



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
11 APRIL 2025 (NR. 1 VAN 2025) IN DE ZAAK 2024.V6-COS MASTER**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,

verzoeker,

gemachtigde: senior inspecteur ILT/Scheepvaart te Zwijndrecht,

tegen

E.H.J. W.,

betrokkene.

1. Het verloop van de procedure

Bij een door het Tuchtcollege op 5 november 2024 ontvangen schriftelijk verzoek (met bijlagen) heeft een senior inspecteur van ILT/Scheepvaart voornoemd (hierna: de inspecteur) verzocht om tuchtrechtelijke behandeling van een bezwaar tegen betrokkene als kapitein van het onder Nederlandse vlag varende schip COS Master.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene kennisgegeven van het verzoekschrift (met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met 23 bijlagen waaronder een videobijlage) onder mededeling dat hij de mogelijkheid had een verweerschrift in te dienen.

Van betrokkene is geen verweerschrift ontvangen.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 13 februari 2025 om 11.00 uur in de zittingszaal van het Tuchtcollege te Amsterdam.



De zitting heeft plaatsgevonden op 13 februari 2025. Voor verzoeker is ter zitting verschenen de inspecteur, vergezeld van een collega senior inspecteur.

Betrokkene is op de zitting verschenen.

2. De aanleiding

Het verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling is ingediend naar aanleiding van het volgende ongeval:

Op 6 augustus 2024 was de crewtender COS Master – met betrokkene als kapitein – onderweg van Oostende naar offshore windpark Borssele. Er waren 3 bemanningsleden en 13 passagiers aan boord. Het schip is in Belgische wateren over een boei (WP1) gevaren en is daarbij lek geraakt. Nadat de schade was geïnventariseerd is het schip omgekeerd en teruggevaren naar Oostende.

De COS Master (IMO nummer 9929405) is een Nederlandse crewtender. Deze crewtender is gecontracteerd om technici van de haven van Oostende (België) naar offshore windpark Borssele te brengen. Het schip is eigendom van Rederij Coastwise V.O.F. te Culemborg. Het schip is in het jaar 2021 gebouwd, is 27 meter lang, 10 meter breed en heeft een bruto tonnage van 244 ton. Het heeft 2 hoofdmotoren van elk 1060 kW waarmee het een maximale snelheid van ongeveer 20 knopen kan varen. Het schip wordt bemand door twee shifts van 3 bemanningsleden elk.

3. De bezwaren van de inspecteur

3.1 De inspecteur verwijt betrokkene dat hij als kapitein heeft gehandeld of nagelaten 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 of het scheepvaartverkeer (artikel 55a Wet zeevarenden).



De bezwaren tegen betrokkene zijn:

1. Betrokkene heeft geen goede uitkijk gehouden terwijl hij officier van de wacht was;
2. Betrokkene heeft de matroos van de wacht niet op de brug geroepen om een goede uitkijk te houden;
3. Betrokkene is op hoge snelheid (ca. 20 knopen) blijven doorvaren terwijl hij zich bezighield met werkzaamheden waarbij hij niet gelijktijdig een goede uitkijk kon houden;
4. Bovenstaande bezwaren hebben mede geleid tot de aanvaring met de boei;
5. Na de aanvaring heeft hij de wacht aan de matroos overgedragen. De matroos heeft geen vaarbevoegdheidsbewijs, of een Nederlandse erkenning van een buitenlands vaarbevoegdheidsbewijs, om de brugwacht te mogen lopen.

3.2 Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de inspecteur in het verzoekschrift:

Wetboek van Koophandel, tweede boek, derde titel

Artikel 343, lid 1: De kapitein is verplicht de gebruikelijke regels en de bestaande voorschriften ter verzekering van de zeewaardigheid en de veiligheid van het schip, van de veiligheid der opvarenden en der zaken aan boord, met nauwgezetheid op te volgen.

COLREG, Part B, Section I, Rule 5 Look-out

Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.



COLREG, Part B, Section I, Rule 6 Safe speed

Every vessel shall at all times proceed at a safe speed so that she can take proper and effective action to avoid collision and be stopped within a distance appropriate to the prevailing circumstances and conditions.

COLREG, Part B, Section I, Rule 7 Risk of Collision

a. Every vessel shall use all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions to determine if risk of collision exists. [...]

SOLAS Chapter V Safety of Navigation, Reg. 34 Safe navigation and avoidance of dangerous situations

1. Prior to proceeding to sea, the master shall ensure that the intended voyage has been planned using the appropriate nautical charts and nautical publications for the area concerned, taking into account the guidelines and recommendations developed by the Organization*

STCW Code Part A, Ch. VIII, Part 4-1, Principles to be observed in keeping a navigational watch

15 The lookout must be able to give full attention to the keeping of a proper lookout and no other duties shall be undertaken or assigned which could interfere with that task.

25 During the watch, the course steered, position and speed shall be checked at sufficiently frequent intervals, using any available navigational aids necessary, to ensure that the ship follows the planned course.

27 The officer in charge of the navigational watch shall not be assigned or undertake any duties which would interfere with the safe navigation of the ship.

Wet zeevarenden, artikel 4

6. De kapitein zorgt ervoor dat het wacht personeel de beginselen van een veilige wacht in acht neemt, in overeenstemming met voorschrift VIII/2 van de bijlage bij het STCW-Verdrag.



Wet zeevarenden, artikel 58

1. Het is verboden het houden van uitkijk, dan wel het optreden als chef van de wacht op de brug [...], op te dragen aan of te laten verrichten door bemanningsleden die tot het verrichten van die werkzaamheden niet bevoegd zijn.

3.3 De eis van de inspecteur luidt: een ontzegging van de vaarbevoegdheid van 6 (zes) weken waarvan 2 (twee) weken voorwaardelijk.

4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene erkent zelf geen goede uitkijk te hebben gehouden, met de aanvaring van de boei als gevolg. Volgens betrokkene heeft hij twee fouten gemaakt, te weten:

- de matroos had hij niet naar de kombuis moeten sturen; hij had hem op de brug moeten laten voor het houden van een goede uitkijk;
- hij heeft zichzelf laten afleiden door de gewijzigde opdracht en het weerbericht en als gevolg daarvan de snelheid van het schip (ook) niet verminderd.

Voorts is betrokkene zich bewust van het feit dat hij deze matroos van de wacht niet alleen op de brug had mogen laten. Betrokkene wilde echter met eigen ogen zien of hij wel veilig met 13 passagiers aan boord kon terugvaren naar Oostende. Gezien zijn ervaring met deze matroos, kon betrokkene de brugwacht aan hem overlaten, aldus betrokkene.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

5.1 De bewijsmiddelen

Bij de beoordeling van het door de inspecteur tegen het handelen/nalaten van betrokkene aangevoerde bezwaren neemt het Tuchtcollege de volgende bewijsmiddelen tot uitgangspunt:



- A. De verklaring van betrokkene ter zitting, voor zover relevant, zakelijk en samengevat weergegeven:

U vraagt mij om in eigen woorden te schetsen wat er gebeurd is op 6 augustus 2024 toen wij om 19.34 uur uit Oostende waren vertrokken. Die dag was niet veel anders dan andere dagen. Die dag voeren we met 13 passagiers (PAX). Vóór vertrek hebben we altijd nog een gesprek met de bemanning. Wat gaan we doen, wat is het weer, zijn er bepaalde uitdagingen, waar moeten we extra op letten? Daarna hebben we nog een 'toolbox' met de PAX. Er waren drie teams aan boord en die teams moesten we op drie verschillende torens afzetten. Vervolgens zijn we vertrokken. Zeer kort na vertrek kwam één van de ploegvoormannen naar boven met de mededeling dat de volgorde/rotatie veranderd was. Hij had contact gehad met de collega die in het windpark al op de toren zat.

Ik ben met die wijziging aan de slag gegaan; boven in de stuurhut op de computer kan ik de aanpassing doen en die aanpassing is dan vervolgens ook te zien op de twee schermen in de PAX-ruimte. De ploeg weet dan wanneer ze aan de beurt is. Dat is dus een soort service voor de passagiers en heeft inderdaad niets met de veiligheid van het schip te maken. Met de ECDIS heb ik toen even vooruit gekeken om de meest economische volgorde te kunnen aanhouden. Ook heb ik nog naar het weerbericht gekeken. Als je namelijk wilt 'landen' bij de torens is het wel belangrijk om te weten wat de stroom en wind is. Immers, die trap zit natuurlijk op een bepaalde positie; je kunt niet kiezen waar je moet 'landen'.

De stroom had het schip toch meer 'verzet' dan ik had verwacht. En toen ben ik op de boei gevaren. Er was inderdaad niet veel stroom, maar wel voldoende om het verzet te krijgen. Zelfs bij die snelheid nog. Ik moet wel zeggen dat mijn koers vlak langs de boei lag. Ik had echt al de kortste route te pakken. Je zit daar bovendien in de monding van de Schelde; je wordt ofwel naar stuurboord ofwel naar bakboord gezet.



Het klopt ook dat ik al vrij snel op vol vermogen ben gaan varen. Het schip is 24 uur in bedrijf en dus zijn alle motoren op bedrijfstemperatuur. Bij Oostende is nog een 'speed limit'. Zodra ik buiten de pieren ben, bouw ik snelheid op. Als je gas geeft met dit schip dan gaat het schip ook meteen. Het schip heeft wat dat betreft niets nodig.

U vraagt waarom ik – toen ik die gewijzigde opdracht kreeg – mij niet had bedacht of ik alles wel veilig kon doen. Mijn plicht is immers om een goede uitkijk te houden. Ik zeg u het volgende.

De matroos van de wacht is na vertrek nog op de brug geweest om te melden dat alles goed was. Ik heb hem toen gevraagd om naar beneden te gaan om het eten voor die avond voor te bereiden. Daarna ben ik die wijziging gaan invoeren. En dat is natuurlijk precies wat er fout is gegaan. Ik had op dat moment aan de matroos moeten vragen of hij nog vijf minuten op de brug wilde blijven. De reden waarom ik daaraan op dat moment niet had gedacht, heeft denk ik te maken met routine; ik ben zo gewend om het alleen te doen op die schepen en om een uitkijk op afroep te hebben. Het is ook geen schip van 100 meter. U vraagt mij of ik het misschien ook niet gewend ben om dit aan de matroos te vragen en dat ik zoiets misschien nog wel nooit heb gevraagd. Ik heb het wel eens eerder gevraagd, maar in dit geval dus niet. Bovendien blijft de bemanning meestal uit zichzelf wel boven. Ik heb geen tweede wachtsman geroepen en ik heb zelf geen goede uitkijk gehouden en mijzelf laten afleiden. Daar is ook geen excuus voor. In totaal ben ik denk ik maximaal 5 à 6 minuten bezig geweest met het uitzoekwerk voordat de klap kwam. Dit is inderdaad een iets langere tijd dan ik eerder heb verklaard (namelijk 2 à 3 minuten). Wat betreft de snelheid van het schip nog het volgende. Ik ben zo gewend om met dit schip snel(ler) te varen. Het speelt natuurlijk wel mee in wat er uiteindelijk gebeurd is. Het één lokt het ander uit. Als ik wel goede uitkijk had gehouden, had ik ook 30 knopen kunnen varen en vlak langs de boei kunnen gaan. Het één heeft gewoon met het



ander te maken. Als ik bijvoorbeeld doelbewust de keus had gemaakt om mezelf te laten afleiden, had ik de snelheid teruggenomen. Maar dat is toch raar? Immers, je laat jezelf dan doelbewust afleiden.

Toen de aanvaring was gebeurd, wilde ik zo snel als mogelijk weten wat er aan de hand was. Het schip lag buiten de vaarroute en nagenoeg gestopt in het water. Ik wilde even naar beneden rennen om zelf te weten of ik veilig kon terugvaren. Ik had immers 13 passagiers aan boord. Het klopt dat ik de matroos, die geen vaarbevoegdheidsbewijs heeft voor officier van de wacht, toen boven op de brug heb gelaten. Echter, ik vaar al twee seizoenen met deze matroos en ik laat de jongens in het veld ook gewoon varen en manoeuvreren als we bijvoorbeeld aan het wachten zijn. Ik weet dat dit eigenlijk niet mag. Het is juist dat ik dat met deze matroos ook eerder heb gedaan. Ik was er toen natuurlijk wel gewoon bij op de brug.

Op vragen van de leden van het Tuchtcollege antwoord ik onder meer het volgende.

Het is juist dat ik het 'cross track error' alarm heb afgezet. Dit had inderdaad te maken met de intensiteit van de scheepvaart om ons heen; het is een druk vaarwater.

Ik ben ervan op de hoogte dat in het 'Manual Shipboard Operations' staat vermeld dat de kapitein bij 'congested waters' een uitkijk op de brug dient te hebben (watch level 2). In dit geval was dat niet aan de orde. Ik had de matroos op afroep en hij was niet op de brug aanwezig.

Ik ben tevreden over de nauwkeurigheid waarmee de autopilot van het schip zijn werk doet. Naar mijn idee was het de stroom die de afwijking van de koers veroorzaakte. Op de terugweg deed de autopilot inderdaad wat die moest doen. Ik denk dat ik toen op de hand heb teruggestuurd.



De standaard 'setting' van de radar is 4 of 6 mijl bij een snelheid van 20 knopen. U moet zich voorstellen dat dit schip bij het terugnemen van de snelheid binnen 50 meter gestopt in het water ligt. Het klopt wat u zegt, namelijk dat als ik de radar op 4 mijl heb staan, ik geen enkele indicatie heb van wat er verderop allemaal gebeurt. Het was die avond echter nog gewoon licht. Het was zomer en er was goed zicht. Het visueel 'uitkijken' heb ik verzaakt.

Het klopt dat er verder geen afleiding was en dat er ook geen andere passagiers op de brug waren. Ook klopt het dat tussen vertrek en de aanvaring een uur tijd zat. Ik ben namelijk ook niet gelijk begonnen aan die gewijzigde opdracht. Achteraf gezien had ik dat natuurlijk moeten doen toen de matroos van de wacht op de brug was.

Na de aanvaring heb ik beide motoren gestopt. Ik heb het niet beleefd of herinnerd zoals nu wordt geschetst, namelijk dat uit de video van de Politie Den Helder blijkt dat het schip na de aanvaring volhardt in een koers die schuin door het scheidingsstelsel heen blijft varen met 7 knopen gedurende 8 à 9 minuten (zonder dat er overigens scheepvaart was).

Het klopt dat het brugwachalarm niet bijstond. Ik heb eigenlijk geen antwoord op de vraag van de voorzitter waarom dit alarm niet bijstond. Ik heb het alleen bijstaan als wij aan het positioneren zijn.

Wat betreft mijn persoonlijke situatie en de situatie voor het bedrijf het volgende.

Het schip moest worden gerepareerd aan het midden, de romp en de armen. We moesten ook uit het project. De schade aan het schip bedroeg € 50.000,-. De verlettijd was 2 weken, € 5.000,- per dag.

Wat betreft de verzekering. Het eigen risico voor de schade aan de scheepsromp bedroeg € 35.000,-. Het eigen risico voor het tijdverlet was 6 dagen.

De aanvaring met de boei hebben wij gemeld bij de (Belgische) vaarwegbeheerder. Tot op heden heb ik nog niets van deze beheerder vernomen. Het schijnt ook wel een jaar te kunnen duren. Later hoorde



ik van het zusterschip dat ons toen tegemoet voer dat de boei nog in positie lag en dat het licht gewoon werkte.

Het klopt dat ik mede-eigenaar ben. Wij hebben inderdaad met z'n tweeën een bedrijf. Er zijn ook nog wat investeerders die aandelen hebben; zij doen niet actief mee aan de bedrijfsvoering. Ik heb 10 procent van de aandelen.

Ik vaar al vanaf mijn 18^e jaar. Ik vaar dus al ruim 30 jaar. Vanaf mijn 25^e jaar vaar ik al als kapitein. Voorheen voer ik altijd op schepen met droge lading en 'coasters'. Sinds drie en een half jaar doe ik nu dit werk. Ik ben iets langer al mede-eigenaar, omdat we de schepen eerst nog hebben moeten bouwen. We varen met drie schepen.

Ik begrijp de eis van de inspecteur. Een schorsing van de vaarbevoegdheid raakt mij wel; het is niet leuk om te horen dat je een ontzegging hebt. Ik geef toe dat ik een fout gemaakt heb. Gelukkig kan ik, mocht u de eis van de inspecteur volgen, wel mijn vaarverlofschema erop afstemmen.

- B. Het 'Incident Investigation Report – Collision with buoy COS Master' van 6 augustus 2024 (bijlage 7 bij het verzoekschrift), voor zover inhoudend:

"(...) During the investigation, the following crewmember has been interviewed:

- *Captain*

(...)

Incident Description

On 06/08/2024 at 19.34 vessel COS Master departed from Oostende with 13 pax and 3 crew with destination OWF Borssele.

During voyage, the sequence of operation was changed (...). Therefore the captain had to change the voyage plan. The vessel was proceeding at full speed (20kn) and on autopilot.

The Captain was looking for position of towers in the ECDIS. Therefore the ECDIS picture was moved forward and the actual vessel position



was not visible at that time. The captain went to the SB-desk to work on the planning and to check the latest weather forecast on the computer. According to the captain, this took appr. 2–3 minutes.

(...)

The following consequences are identified:

- *Damages to the centre and Port Side hull*
- *Aborted operation of the night shift*
- *Off hire of the vessel for inspection and repairs*
- *Repair costs (unknown at the moment of this report)*
- *Damage to buoy (unknown, but position and lighting reported to be correct by COS Mariner)*

No personal injuries or pollution as a consequence of this incident.

(...)

The following (relevant) equipment has been checked:

- *SB-Radar operative on 4NM, no guard zone functionality available, working OK*
- *ECDIS operative*
- *GPS OK*
- *AIS OK*

(...)

The following environmental conditions were noted:

- *Wind: SW 6 m/s*
- *Sea: SW 0,5m*
- *Current: NNW 0,4kn*
- *Visibility: Good*

The captain was the only person on the bridge, with a deck hand on call in the accommodation.

(...)

Direct cause: Contact with navigation buoy

Contributing causes: offset by current, not all navigation means used, distraction as a result of changed planning

Root cause(s): Work preparation and work organization

(...)



Based on the investigation carried out, it may be concluded that the incident could have been prevented when the navigational watch would have been properly executed. The main causes of the incident are:

- *No proper look out in place, due to:
 - o distraction for adjusting planning and updating weather forecast
 - o Single person on the bridge*
- *Change of planning is related to the activities and will remain in future. However, organisation of changes during operations shall be improved”*

C. Een verklaring van de matroos van de wacht van 7 augustus 2024 (bijlage 18 bij het verzoekschrift), voor zover inhoudend:

“(…)

To whom it may concern: On Tuesday 06/aug/2024 I was as AB part of the night shift on board of COS Master together with a Captain and a Engineer. Our shift started at 18.30 hrs and we took over the vessel from the dayshift. After the PAX came on board and the toolbox meeting of the crew and the toolbox meeting with the PAX were finished we sailed from Oostende at about 19.30/19.35 hrs. My work on departure is on deck, I am in contact with the wheelhouse by handled VHF, we use channel 15, and on command of the captain I let go all the ropes. After departure I secured all ropes and fenders on deck and when done I reported to the captain the wheelhouse that the deck was ready, clear and secured.

The captain asked me to check in the PAX area if all was clear, the PAX are seated and using their seatbelts, also to collect the signed toolbox forms and report back to the wheelhouse. At about 20.00 hrs I was back in the wheelhouse to bring the signed toolbox forms. The captain have to scan these signed forms and upload them on our client portal on internet. Captain then asked me to check galley and



take some food from freezer and refrigerator so we could prepare some meal later that evening when we dropped of the PAX. I was all the time having my handheld VHF with me so if needed captain could call me.

At about 20.30/20.35 when I was in Galley/Messroom I felt the vessel hitting something, I rushed to the wheelhouse and while underway heard the engines go down to minimum, found the captain in the wheelhouse in the control seat with steering on hand and engines on minimum. Captain told me we hit a buoy and ordered me to take over the wheel so he and engineer could go and check all areas, engine room and voids etc.

When captain came back after abt 10/15 minutes he told me that there was no leakage of water, we tested the engines/propulsion, all seemed to work good and captain decided to return back to port for inspection of the vessel."

5.2 Overwegingen

Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven bewijsmiddelen is in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) het navolgende gebleken.

Betrokkene voer als kapitein en officier van de wacht op 6 augustus 2024 met de COS Master uit om 13 passagiers van Oostende naar het windpark Borssele te brengen voor werk. Er waren nog twee andere bemanningsleden aan boord, te weten de werktuigkundige en de matroos van de wacht. Het schip is vervolgens in Belgische wateren over een boei gevaren en is daarbij lek geraakt. Terwijl betrokkene en de werktuigkundige de schade inspecteerden, hield de matroos de brugwacht. Betrokkene had dat aan de matroos overgedragen, terwijl de matroos geen vaarbevoegdheidsbewijs (of erkenning daarvan) heeft om de brugwacht te mogen lopen. Vervolgens is het schip (door betrokkene) teruggevaren naar Oostende.



De eerste vier bezwaren van de inspecteur zijn naar het oordeel van het Tuchtcollege gegrond. Zoals betrokkene ook zelf meent, moet het ervoor worden gehouden dat hij als officier van de wacht geen goede uitkijk heeft gehouden, heeft nagelaten de matroos van de wacht een goede uitkijk te laten houden en op hoge snelheid (ca 20 knopen) is blijven doorvaren. Het handelen van betrokkene is in strijd (geweest) met de door de inspecteur genoemde voorschriften.

Ook het vijfde bezwaar van de inspecteur acht het Tuchtcollege gegrond. Het is een kapitein verboden het optreden als chef van de wacht op de brug op te dragen of te laten verrichten door bemanningsleden die tot het verrichten van die werkzaamheden niet bevoegd zijn, zoals in dit geval de matroos van de wacht. Nu betrokkene dit toch heeft gedaan, heeft hij tuchtrechtelijk verwijtbaar gehandeld. Daarbij komt nog dat, anders dan betrokkene heeft verklaard, de matroos van de wacht gedurende 8 à 9 minuten met een snelheid van 7 knopen wel degelijk schuin door een verkeersscheidingsstelsel heeft gevaren, met alle gevolgen van dien. Er was weliswaar geen scheepvaart op dat moment, maar dat doet aan het vorenstaande niet af. Betrokkene had de inspectie van de schade moeten opdragen aan de werktuigkundige (samen met de matroos) en daarbij zelf op de brug moeten blijven. Dit 'nalaten' valt betrokkene ernstig aan te rekenen.

De nalatigheid van betrokkene bij de naleving van de veiligheidsvoorschriften levert een 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.

5.3 De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein, met de aanvaring van de boei en het vervolgens laten verrichten van werkzaamheden op de brug door een



bemanningslid die daartoe niet bevoegd is als gevolg. Mede in aanmerking genomen dat zich 13 passagiers aan boord van het schip bevonden, is een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats.

In de omstandigheden dat betrokkene zich tijdens het onderzoek coöperatief heeft opgesteld en zich terdege bewust is van zijn tekortschieten en zich verantwoordelijk voelt voor de aanvaring, alsmede in aanmerking genomen dat betrokkene als mede-eigenaar van het schip reeds financieel getroffen is, ziet het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid voor een periode van vier weken wordt opgelegd, waarvan twee weken voorwaardelijk. De sanctie is daarmee lager dan de eis van de inspecteur.

6. Aandachtspunten voor de praktijk

In het verlengde maar ook los van de beslissing in deze zaak ziet het Tuchtcollege aanleiding om onder de aandacht te brengen dat bij een eenmansbezetting op de brug op bekende trajecten een extra verantwoordelijkheid geldt, vooral als er op hoge snelheid door een druk vaargebied wordt gevaren. Strikte naleving van de geldende regels is in een dergelijk geval vereist. Op die manier wordt routinematig handelen (en daarmee gevaar) zoveel als mogelijk voorkomen.

7. De beslissing

Het Tuchtcollege,

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond;
- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van vier weken;
- bepaalt dat van deze schorsing twee weken niet ten uitvoer zullen 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, die 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 na zes weken, gerekend vanaf de dag van verzending van deze uitspraak.

Aldus gewezen door mr. P.C. Santema, voorzitter, J. Berghuis en R.A. Oppelaar, leden, in aanwezigheid van mr. E.M. Dooting als secretaris en uitgesproken op de openbare zitting van 11 april 2025.

P.C Santema
voorzitter

E.M. Dooting
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.