



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
20 DECEMBER 2024 (NR. 11 VAN 2024) IN DE ZAAK 2024.V3-STAVFJORD**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,
verzoeker,
gemachtigde: ing. B.A.C. v. G.,
senior inspecteur ILT/Scheepvaart te Zwijndrecht;

tegen

J.T. P.,
betrokkene.

1. Het verloop van de procedure

Bij een door het Tuchtcollege op 4 juli 2024 ontvangen schriftelijk verzoek (met bijlagen) heeft ing. B.A.C. v. G. voornoemd (hierna: de inspecteur) verzocht om een tuchtrechtelijke behandeling van een bezwaar tegen betrokkene als kapitein van het onder Nederlandse vlag varende schip Stavfjord.

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

Van betrokkene is op 11 september 2024 een verweerschrift ontvangen. De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 22 november 2024 om 13.30 uur in de zittingszaal van het Tuchtcollege te Amsterdam.



De zitting heeft plaatsgevonden op 22 november 2024. Voor verzoeker is ter zitting verschenen ing. B.A.C. v. G., vergezeld van zijn collega inspecteur ing. K. v.d. W.

Betrokkene heeft via een online videoverbinding vanuit Denemarken deelgenomen aan de zitting en is daarbij bijgestaan door een tolk.

2. De aanleiding

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

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



De Stavfjord (IMO nummer 9321380) is een Nederlands vrachtschip, behoort in eigendom toe van Scheepvaartonderneming Stavfjord B.V. te Delfzijl en wordt gemanaged door Fonnes Shipping AS. Het schip is in het jaar 2005 gebouwd, is 113 meter lang, 14 meter breed en heeft een gross tonnage van 4206 ton. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit 9 personen.

3. Het bezwaar van de inspecteur

3.1 De inspecteur verwijt betrokkene dat hij als kapitein van de Stavfjord 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).

Het bezwaar tegen betrokkene bevat de volgende elementen:

1. Betrokkene heeft er niet voor gezorgd dat de (nieuwe) eerste stuurman voldoende uitgerust en anderszins geschikt was om dienst te doen bij aanvang van de wacht.
2. Doordat de nieuwe eerste stuurman niet voldoende was uitgerust, heeft hij in slaap kunnen vallen. Mede daardoor heeft de gronding plaatsgevonden.

3.2 Als (specifieke) voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de inspecteur in het verzoekschrift onder meer, naast genoemd artikel 55a Wet zeevarenden:

Wet zeevarenden artikel 4 lid 7

De kapitein organiseert de werkzaamheden en de wachtindeling zodanig dat het wachtpersoneel voldoende uitgerust en anderszins geschikt is om dienst te doen bij aanvang van de wacht.

MSC.1/Circ. 1598 – Guidelines on fatigue Jet lag



36. Jet lag occurs following long flights through several time zones. Seafarers crossing time zones to join their ship are exposed to a sudden change in the day/night cycle causing circadian disruption. It is a condition that causes fatigue in addition to sleep deprivation and irritability. The body clock will eventually adapt to a new time zone; however, depending on the new schedule, it takes several days to adjust. During the period of adaptation to the new time zone, common symptoms include wanting to eat and sleep at times that are out of step with the local routine, problems with digestion, degraded performance on mental and physical tasks, and mood changes. It is easier to adjust while crossing from east to west than from west to east.

STCW Code Part A /Chapter VIII/ Part 4 – WATCHKEEPING AT SEA

Lookout

14.A proper lookout shall be maintained at all times [...]

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.

MSC.1/Circ.1474 – Annex – GUIDANCE ON THE BRIDGE NAVIGATIONAL WATCH ALARM SYSTEM (BNWAS) AUTO FUNCTION

SOLAS regulation V/19.2.2.3 requires the provision of a Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS), which shall be in operation whenever the ship is under way at sea [...]

RESOLUTION MSC.232(82) – ADOPTION OF THE REVISED PERFORMANCE STANDARDS FOR ELECTRONIC CHART DISPLAY AND INFORMATION SYSTEMS (ECDIS)

11.4 Route monitoring

11.4.3 ECDIS should give an alarm if, within a specified time set by the mariner, own ship will cross the safety contour.

11.4.5 An alarm should be given when the specified cross track limit for deviation from the planned route is exceeded.



11.4.6 An indication should be given to the mariner if, continuing on its present course and speed, over a specified time or distance set by the mariner, own ship will pass closer than a user-specified distance from a danger (e.g. obstruction, wreck, rock) that is shallower than the mariner's safety contour or an aid to navigation.

(Opmerking inspecteur: als de audible alerts zijn uitgezet, is er al een deel van de alarmfunctie weggefallen. Overigens zijn de ECDIS-alarmen geen vervanging voor het BNWAS.)

3.3 De eis van de inspecteur luidt: ontzegging van de vaarbevoegdheid voor de duur van vier weken, maar is ter zitting in die zin aangevuld dat ook het opleggen van (alleen) een geldboete als passend wordt gezien.

4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft het volgende aangevoerd:

- Ik was niet op de brug toen het ongeval plaatsvond.
- Ik had niet de wacht (alleen in een adviserende hoedanigheid).
- De eerste stuurman heeft waarschijnlijk meer ervaring in dit specifieke gebied dan ik.
- Volgens de rusturen van het schip was hij volledig uitgerust.
- Ik hoef niet aan iedereen die aan boord komt te vragen wat zij hebben gedaan in hun vrije tijd. Het schip houdt geen rustregistratie bij van de bemanning voordat ze op de bemanningslijst staan.
- Ik heb misschien wel vijfenveertig minuten tot een uur met hem gesproken toen hij aan boord kwam. Ik oordeelde dat hij geschikt was voor de wachtdienst.
- Als hij zich te moe voelde om de wacht op zich te nemen, had hij mij daarvan onmiddellijk op de hoogte moeten stellen.
- Bij dit ongeval raakte niemand gewond.
- Bij dit ongeval is geen schade ontstaan aan andere schepen, installaties of infrastructuur.



5. Het oordeel van het Tuchtcollege

5.1 Het bewijs

Uit het ter zitting voorgehouden dossier (verzoekschrift met bijlage van de inspecteur) en de toen door betrokkene (kapitein) afgelegde verklaring is voldoende aannemelijk geworden dat sprake is van een gegrond verwijt. Meer in het bijzonder gaat het daarbij om de volgende omstandigheden/verklaringen.

(i) Uit de verklaring van betrokkene op de zitting: Ik was op 18 februari 2024 de kapitein op de Stavfjord. De Stavfjord is die dag omstreeks 18:58 uur in de Noorse fjorden met de boeg tegen een rots gevaren. De eerste stuurman had op dat moment de wacht, maar was in slaap gevallen. Hij was om een uur of drie of vier in de middag met een MOB aan boord gekomen en had toen een vliegreis van (inclusief overstappen) ongeveer zesentwintig uur achter de rug. Zijn wachtdienst begon om vier uur. Op enig moment ben ik weggegaan van de brug om te gaan eten. De nieuwe eerste stuurman was toen alleen op de brug. Het klopt dat het wachtalarm uit stond en zo ook de audible alerts van de ECDIS.

(ii) De verklaring van de eerste stuurman/chief officer dat hij mogelijk al ongeveer 20 minuten voor de aanvaring in slaap was gevallen (bijlage 37).

(iii) De in de inleiding van het verzoekschrift genoemde bijlagen, waaruit het volgende blijkt. De eerste stuurman was die dag om 13:55 uur aangekomen op de luchthaven Bergen Flesland in Noorwegen, na een vliegreis vanaf Manilla in de Filipijnen. Die vliegreis duurde, inclusief 2 keer overstappen, bijna 26 uur (vanaf Manila via Singapore en Kopenhagen naar Bergen Flesland). Vanaf de luchthaven Berg Flesland is hij naar de in de nabijheid varende Stavfjord gegaan. Omstreeks 15:30 uur kwam hij met een MOB aan boord. Tussen 15.30 en 16.00 uur vond de overdracht van de wacht plaats. Tussen 17:15 en 17:25 uur is de eerste stuurman even afgelost voor het eten. Hij was alleen op de brug, waar het burgalarm uitstond en zo ook de ECDIS-waarschuwing.

(iv) De niet weersproken verklaring van de eerste stuurman (a) dat de kapitein bekend was met de reisduur, (b) dat de oorzaak van het in slaap



vallen mogelijk een slaaptkort was en (c) dat hij slechts een beetje uitgerust was toen hij de wacht begon (bijlagen 32 en 37 bij het verzoekschrift).

(v) De reactie (bij e-mailbericht van 6 maart 2024) van de zijde van Fonnes Shipping op de vraag van de inspecteur in hoeverre betrokkene uitgerust was toen hij aan boord kwam en al snel aan zijn wacht begon: “Hij komt van Manilla naar Bergen, zal naar mijn idee niet topfit zijn” en op de vraag wat aan boord de procedures zijn om ervoor te zorgen dat iemand die net aan boord is, uitgerust is als zijn/haar wachtdienst begint: “Geen procedure voor die situatie, wordt nu verbeterd” (bijlage 20 bij het verzoekschrift).

(vi) Het Report of Inspection van de Port State Control, voor zover inhoudend: “Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing (COLREG Rule 5). When the vessel collided on a rock in Langenuen at 1858 hrs. LT on February 18th 2024 the Chief Officer was alone on the bridge and fall asleep.”

(vii) De afbeelding van het scherm van de ECDIS na de gronding, waarop staat vermeld “Audible alerts switched off”.

(viii) Bijlage 50 bij het verzoekschrift met daarin onder andere de locatiegegevens van de gronding. Die positie blijkt ook uit andere bijlages (9, 10, 11, 15, 32, filmbijlage) in woord of geografisch.

5.2 Overwegingen

De kapitein heeft als tegenwerping gebezigd dat het te ver voert dat hij aan ieder bemanningslid dat aan boord komt zou moeten vragen wat dit bemanningslid in zijn vrije tijd heeft gedaan. Ook heeft hij erop gewezen dat geen rusturen behoeven te worden bijgehouden van bemanningsleden die nog niet zijn aangemonsterd.

Dit is echter niet waar het in deze zaak om gaat.

In dit geval moet er immers van worden uitgegaan dat de kapitein ermee bekend was dat de eerste stuurman kort voor aanvang van zijn wacht een lange reis vanuit een ander werelddeel achter de rug had: een vliegreis van Manilla naar Bergen, inclusief 2 keer overstappen, van bijna 26 uur, exclusief het voor- en natrject. De kapitein had moeten beseffen dat dan tijdens de



aansluitende wacht de vermoeidheid (ineens) kan toeslaan (vergelijk in dit verband ook het e-mailbericht van de zijde van het scheepsmanagement). Het was daarom onjuist om de eerste stuurman kort na zo'n lange reis, zonder verdere adequate brugbezetting, in het donker, varende door de fjorden, de wacht te laten vervullen, terwijl bovendien het wachtalarm uit stond en zo ook de ECDIS-waarschuwing. Dit wordt niet anders indien de eerste stuurman (nog) geen vermoeide indruk op de kapitein maakte toen de kapitein hem na het aanmonsteren sprak; dat is geen voldoende garantie dat de vermoeidheid niet daarna, tijdens de werkzaamheden, kan opspelen. Los daarvan strookte die waarneming van de kapitein niet met hoe de eerste stuurman zijn toestand zelf omschreef, namelijk dat hij slechts een beetje uitgerust was bij aanvang van zijn wachtdienst.

Vermoeidheid is een bekende oorzaak van ongevallen op zee. Ook mag bekend worden verondersteld dat een lange reis vanuit een ander werelddeel naar het schip kan leiden tot vermoeidheid en het daardoor wegdommelen tijdens aansluitende, routinematige, werkzaamheden (zie in dit verband de Guidelines on Fatigue van het Maritime Safety Committee (MSC) van de International Maritime Organization (IMO), MSC.1/Circ. 1598 en de voorgaande versies). Hiermee dient dan ook rekening te worden gehouden bij het organiseren van de werkzaamheden. Dat is hier niet gebeurd en daarvan treft ook de kapitein een ernstig verwijt. Wat de kapitein verder heeft aangevoerd doet hier niet aan af.

De verweten en bewezen geachte gedragingen vormen een handelen en nalaten in strijd met de zorg die betrokkene als goed zeeman in acht behoorde 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 is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein, met gronding als gevolg.

De kapitein heeft wel gelijk dat hier ook sprake was van een eigen verantwoordelijkheid van de eerste stuurman, die ook zelf had moeten inzien



dat hij onvoldoende uitgerust was om onder deze omstandigheden op verantwoorde wijze de wacht op zich te nemen en dit daarom duidelijk kenbaar had moeten maken. Bij het opleggen van de sanctie wordt hiermee rekening gehouden. Mede in aanmerking nemende dat de gevolgen van het ongeval relatief beperkt zijn gebleven en betrokkene niet meer onder de Nederlandse vlag vaart wordt gekozen voor het opleggen van een geldboete van € 2.500,-.

6. Aandachtspunten voor de praktijk

Het onderhavige ongeval benadrukt het belang van het onderkennen van vermoeidheidsfactoren bij de indeling en het vervullen van wachtdiensten. Tot die factoren behoren ook een lange reistijd voorafgaand aan het aanmonsteren. De Raad voor de Scheepvaart wees hier al eens op in een uitspraak van 11 augustus 2004 naar aanleiding van de gronding (eveneens in Noorse wateren) van het containerschip Onego Merchant (Stcrt. 2006/33) Daarnaast blijft het (voorgeschreven) gebruik van alarmsystemen en van een uitkijk van essentieel belang.

7. De beslissing

Het Tuchtcollege,

- verklaart het tegen betrokkene aangevoerde bezwaar gegrond;
- legt betrokkene een geldboete op van € 2.500,-, welke geldboete dient te worden betaald binnen drie (3) maanden na heden.

Aldus gewezen door mr. J.M. van der Klooster, voorzitter, W.A. Barten en H.H. Pannekoek, leden, in aanwezigheid van mr. V. Bouchla als secretaris en uitgesproken ter openbare zitting van 20 december 2024.



J.M. van der Klooster
voorzitter

V. Bouchla
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.