



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
20 DECEMBER 2024 (NR. 12 VAN 2024) IN DE ZAAK 2024.V4-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

R.V. C.,
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 eerste stuurman 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 geen verweerschrift ontvangen.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 22 november 2024 om 11.00 uur in de zittingszaal van het Tuchtcollege te Amsterdam.



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

Betrokkene heeft via een online–videoverbinding vanuit de Filipijnen 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 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 (betrokkene) geland, na een vliegreis vanuit Manilla van in totaal bijna 26 uur, inclusief twee overstappen. Om ongeveer 15:30 uur is betrokkene met een MOB aan boord gebracht van de gaande gehouden Stavfjord. Eenmaal aan boord had betrokkene 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. Betrokkene sliep toen; hij was in slaap gevallen, naar zijn inschatting mogelijk circa 20 minuten voor de gronding. 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 (Stort) gesleept.



De Stavfjord (IMO nummer 9321380) is een Nederlands vrachtschip, behoort in eigendom toe aan 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 uit in totaal negen personen.

3. Het bezwaar van de inspecteur

3.1 De inspecteur verwijt betrokkene dat hij als eerste stuurman 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 omvat de volgende elementen:

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

3.2 De inspecteur noemt als relevante regelgeving, naar het geschonden 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.

4. Het standpunt van betrokkene

Op het eerste onderdeel van het bezwaar na, heeft betrokkene op de zitting de juistheid van het bezwaar van de inspecteur erkend.

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 bezwaar neemt het Tuchtcollege de volgende bewijsmiddelen tot uitgangspunt:

- A. Het schriftelijke antwoord van betrokkene van 6 maart 2024 op de vraag van de inspecteur of hij goed uitgerust was bij het begin van de wacht: "a bit" en waarom hij in slaap was gevallen: "Maybe due to lack of sleep".
- B. De verklaring van betrokkene ter zitting, voor zover inhoudend, vertaald en zakelijk weergegeven:



Ik denk dat ik rond 15:30 uur in de namiddag met de MOB aan boord van de gaande gehouden Stavfjord kwam. Ik kwam vanaf het vliegveld Bergen Flesland, waar ik om ongeveer 13.55 was geland. De vliegreis vanaf Manilla naar Bergen Flesland had inclusief twee overstappen ongeveer zesentwintig uur geduurd. Eenmaal aan boord ben ik na een korte overdracht om 16:00 uur begonnen met de wacht, die vier uur duurde. Het is een gebruikelijke gang van zaken dat een officier gelijk nadat hij aan boord komt met zijn dienst begint. Tussen ongeveer 17:15 en 17:25 uur ben ik even afgelost om te eten. Het BNWAS op de brug stond uit. Ik heb het niet aangezet. Het geluid is op de brug bijna niet te horen, maar wel storend voor het andere personeel tijdens hun rustperiode. De audible alerts van de ECDIS stonden eveneens uit. Er was maar één uitkijk op de brug toen mijn wachtdienst op de brug aanving. Ongeveer een half uur voor de grondig was hij voor een vuurwachtronde naar beneden gegaan. Ik was daarna alleen op de brug. Het klopt dat ik naar mijn inschatting al zo'n twintig minuten sliep toen het schip om 18:58 uur tegen de rots voer.

Achteraf gezien hadden in dit lastige gebied de alarmen moeten aanstaan en had er nog een officier aanwezig moeten zijn op de brug. Het klopt ook dat voor dit vaarwater een loodsplicht geldt. Ik beschikte niet over een vrijstelling (pilot certificaat).

- C. 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".
- D. 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. The look-out was on a routine fire check when the collision occurred.

(...)

Bridge watch alarm system is not giving alarm to VDR, Bridge watch alarm system alarm sound to bridge is very low sound. BWAS to be repaired.”

- E. De afbeelding van het scherm van de ECDIS na de gronding, waarop staat vermeld: “Audible alerts switched off”.
- F. 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 hiervoor weergegeven bewijsmiddelen tonen in voldoende mate de gegrondheid van het bezwaar van de inspecteur aan. Dat geldt ook voor het bezwaar dat betrokkene “onvoldoende uitgerust of anderszins geschikt [was] om dienst te doen bij aanvang van de wacht” en dat hij de kapitein hierop had moeten attenderen. Als ervaren eerste stuurman had hij zich ervan bewust moeten zijn dat hij gedurende een urenlange wachtdienst, zo kort na een lange reis, overmand kon worden door de slaap, mogelijk door een slaapttekort, zoals hij zelf schreef. Hier wordt ook voor gewaarschuwd in de circulaire MSC.1/Circ. 1598 - Guidelines on Fatigue, speciaal op het punt van de jet lag.

Eens te meer nu er in het donker door een moeilijk vaargebied (de fjorden) werd gevaren had er – ook bij betrokkene – het besef moeten zijn dat voortdurende waakzaamheid geboden was, terwijl betrokkene nu juist in een toestand verkeerde waarin, objectief gezien, (reis)vermoeidheid hem parten kon gaan spelen. Onder meer om die reden had hij niet als enige officier op de brug deze wachtdienst moeten gaan vervullen. Als voldoende excuus kan niet gelden dat ook de kapitein bekend was met de lange reis die betrokkene voorafgaande aan zijn wachtdienst had gemaakt. Daarbij miskent betrokkene de eigen verantwoordelijkheid van een dienstdoend officier van de wacht.



Bijzonder kwalijk is ook dat hij de BNWAS, die naar hij wist uitstond, niet heeft aangezet en de ECDIS in de silence mode heeft laten staan, terwijl het goed functioneren van die alarmen extra belangrijk was in de gegeven omstandigheden (waaronder: één officier op de brug, die bovendien net een erg lange reistijd achter de rug had; uitkijk naar beneden gestuurd, varende in het donker door de fjorden).

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 ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als eerste stuurman van de Stavfjord, met een gronding als gevolg. Gelukkig is het gebleven bij materiële schade.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen (handelen en nalaten) is een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats.

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. 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 schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van vier weken.

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.