



**UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART  
VAN 4 JULI 2018 (NR. 6 VAN 2018)  
IN DE ZAAK 2017.V10-SYMPHONY SKY**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Milieu, thans Infrastructuur en Waterstaat,  
te Den Haag,  
**verzoeker,**  
gemachtigde: ing. M. Schipper,  
inspecteur ILT/Scheepvaart,

tegen

A. d. H.  
**betrokkene,**  
raadsman: J.M. de Boer.

**1. Het verloop van de procedure**

Op 28 november 2017 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart, gericht tegen betrokkene als kapitein van het Nederlandse zeeschip Symphony Sky. Bij het verzoekschrift waren twaalf bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene bij brief 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 7 februari 2018 is van de raadsman van betrokkene een verweerschrift ontvangen.



De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zou plaatsvinden op 13 juni 2018 om 11.00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

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

De zitting heeft plaatsgevonden op 13 juni 2018. Voor verzoeker is ter zitting verschenen ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart. Betrokkene is verschenen, bijgestaan door zijn raadsman.

## **2. Het verzoek**

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

Op 11 juni 2017 omstreeks 18:14 uur UTC vond na het bunkeren op "Skagen Roads" een aanvaring plaats tussen het Nederlandse zeeschip Symphony Sky en het 14 meter lange Deense vissersvaartuig Frisk Fisk (S521). Beide schepen liepen lichte schade op en konden hun reis vervolgen. Niemand raakte gewond.

Betrokkene was op dat moment kapitein.

Betrokkene wordt verweten dat hij in zijn toezicht op de navigatie van het schip, uitgevoerd door de eerste stuurman, heeft nagelaten voldoende de situatie in de gaten te houden en daardoor niet tijdig heeft ingegrepen om de fouten van de eerste stuurman te herstellen, met een aanvaring tot gevolg. Verwezen wordt naar het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972; Voorschriften 2b, 7, 8f (iii), 17a en 17b.

Betrokkene heeft aldus gehandeld in strijd met de norm van goed zeemanschap als bedoeld in artikel 55a van de Wet zeevarenden.



### **3. Het standpunt van betrokkene**

Betrokkene heeft – samengevat en zakelijk weergegeven – in het verweerschrift het volgende aangevoerd.

Het uitgevoerde onderzoek vertoont ernstige tekortkomingen; zo ontbreekt een verklaring van betrokkene.

Na het ankerop- en rondgaan nam de eerste stuurman de wacht op zich tot het moment dat de kapitein – betrokkene – deze van hem zou overnemen. Betrokkene heeft zich daarna, volgens afspraak, bezig gehouden met de scheepsadministratie, te weten aan de bakboordzijde van de brug. Toen betrokkene zijn administratieve werkzaamheden onderbrak en zich naar de voorzijde van de brug begaf, merkte hij na enige seconden van oriëntatie de Frisk Fisk op, die zijn schip snel naderde. Hij realiseerde zich dat een aanvaring niet te vermijden was. Hij greep direct in door een geluidsein te laten geven en het roer hard naar stuurboord te laten leggen en daarna hard naar bakboord. Door zijn snelle en adequate actie bleef de schade van de aanvaring tot een minimum beperkt.

De navigatiewacht was toebedeeld aan de eerste stuurman. Betrokkene hield zich bezig met administratie en niet met de navigatiewacht. Hij was weliswaar steeds aanspreekbaar, doch is door de eerste stuurman niet bij de navigatiewacht betrokken of zelfs maar geraadpleegd. Het verwijt dat betrokkene geen toezicht heeft gehouden op de uitvoering van de navigatiewacht door de eerste stuurman is onjuist, evenals het verwijt dat hij niet tijdig heeft ingegrepen.

### **4. De beoordeling van het verzoek**

A. Volgens de bij het verzoek gevoegde stukken en openbare bronnen waren de scheepsgegevens van het zeeschip Symphony Sky: Nederlands vrachtschip van 6749 BRT, lengte 122,5 m, breedte 17 m, bouwjaar 2015.



B. Uit een reporting form (bijlage 4 bij het verzoek, p. 14/17) blijkt – zakelijk weergegeven in het Nederlands – onder meer het volgende. Het formulier is ingevuld door betrokkene en is gedateerd 12 juni 2017. De Symphony Sky was vertrokken uit Gdynia [Polen] en had als bestemming Pasajes [Spanje].

Beschrijving van het ongeval op 11 juni 2017 18:15 uur UTC:

Het schip had die middag voor anker gelegen in Skagen Roads [Denemarken] voor het innemen van bunkers. Het weer was goed, wind ZW 4 en goed zicht. Om 17:00 uur UTC was het bunkeren voltooid. Om 18:00 uur UTC was het anker binnen en was het schip klaar voor vertrek. Kapitein "on duty" samen met de eerste stuurman en de uitkijk matroos.

Om 18:10 uur UTC, bij het geleidelijk opvoeren van de snelheid, werden twee kleine vissersschepen waargenomen, die niet bezig waren met de visserij en die van bakboord kwamen. Nadat het eerste vissersschip voorlangs was gepasseerd, werd opeens opgemerkt dat het tweede vissersschip, de Frisk Fisk, van bakboord recht naar de Symphony Sky kwam. Er werd een geluidsignaal gegeven en de kapitein gaf opdracht hard stuurboordroer te geven omdat in het stuurhuis van de Frisk Fisk niemand te zien was; vervolgens gaf hij opdracht om hard bakboordroer te geven, teneinde een aanvaring met het achterste deel van de bakboordzijde te vermijden. Een aanvaring met de 14 m lange Frisk Fisk kon echter niet worden voorkomen. De Symphony Sky werd om 18:15 uur UTC geraakt aan de bakboordzijde achter ter hoogte van de machinekamerbediening. Er waren geen lekkages of deuken; er was alleen verfschade (5 m lang, 30 cm breed).

Er werd contact gezocht met de Frisk Fisk maar met de bemanning kon niet worden gecommuniceerd. Via Lyngby Radio werd vernomen dat aan boord van dat schip geen gewonden waren en dat er alleen wat lichte schade aan de romp was. Met toestemming van Lyngby Radio werd om 18:40 uur UTC de reis vervolgd.

C. In een schriftelijke verklaring d.d. 12 juni 2017 van de eerste stuurman (bijlage 8 bij het verzoek, p. 24/25) is – zakelijk weergegeven in het Nederlands – onder meer het volgende vermeld.



Om 17:00 uur UTC was de bunkeroperatie voltooid. Met kapitein afgesproken dat ik de leiding zal hebben ("be in charge") bij het ophalen van het anker, het opnemen van snelheid en het hervatten van onze reis naar Pasajes, teneinde mij te bekwamen in deze operaties in verband met mijn aanstaande promotie tot kapitein.

Om 17:50 uur UTC begin ankerop gaan. Kapitein is op de brug.

Goed weer, wind ZW4, lichte zee, geen deining, goed zicht.

Om 18:00 uur UTC anker binnen; brug checklist vertrek voltooid; onderweg; verkeerssituatie was tevoren gecontroleerd; nadat een zeilschip was gepasseerd begon ik het schip te draaien over bakboord om op een koers te komen van 035°-037° en om tussen de ankerliggers te passeren naar ons volgende waypoint.

Kapitein stand-by/assisterend op de brug en voltooien van rapporten ("Captain st-by/assisting on the bridge en finalizing reports").

Om 18:05 uur UTC kwam de matroos op de brug om uit te kijken.

Om 18:10 uur UTC koers 035°-037° (autopilot), voortgegaan met snelheid vermeerderen. Twee kleine vissersschepen, die niet aangaven dat ze bezig waren met vissen, werden over onze bakboordboeg opgemerkt. Het eerste vissersschip wijzigde zijn koers naar bakboord om de CPA te vermeerderen om voor onze boeg over te lopen en deze passeerde op 2-3 kabel voor ons. Het tweede vissersschip bleef zijn koers en vaart houden en diens bedoelingen waren onduidelijk, als gevolg van zijn kleine koerswijzigingen.

Onze snelheid was ca. 6-7 knopen en ik ging door met snelheid vermeerderen om vissersschip gelegenheid te geven om achter ons langs te passeren; want het verminderen van onze snelheid was in deze situatie geen optie vanwege de geladen toestand van ons schip en grote koerswijzigingen waren ook niet mogelijk en uitvoerbaar omdat het gebied vol was met geankerde schepen. Op dat moment had ik geen twijfels en ik ging door met het observeren van dat schip, visueel en met de radar. Even later merkte ik dat dat schip, vanuit mijn oogpunt: plotseling, recht naar ons toe kwam; wij gaven een lang geluidssein, zonder reactie van het vissersschip. Toen gaf de kapitein opdracht om over te gaan op handbesturing en om hard stuurboordroer te geven (onze boeg begon naar stuurboord te bewegen) en



daarna om hard bakboord te geven om een aanvaring te vermijden met het achterdeel van onze bakboordzijde. Het vissersschip bleef ons schip naderen en de kapitein zag niemand op de brug van dat schip.

Om 18:15 uur UTC kwam het vissersschip in aanvaring met onze bakboordzijde achter.

Om 18:17 uur UTC gaf de kapitein opdracht ons schip te stoppen en later om om te keren, teneinde het vissersschip te helpen. Het bleek niet mogelijk met de bemanning op het vissersschip te communiceren. Op ons schip waren geen gewonden en was er alleen verfschade op de romp aan bakboord (ca. 5 m bij 30 cm). Van Lyngby Radio hoorden we dat er op het vissersschip geen gewonden waren, dat er alleen lichte schade was en dat hulp niet nodig was. We kregen toestemming onze reis voort te zetten.

Om 18:40 uur UTC draaiden we ons schip naar een koers van 035°–037° en hervatten we onze reis.

D. Op een tiental AIS–afbeeldingen (bijlage 10 bij het verzoek, p. 28/38) staan de AIS–gegevens aangegeven van de Symphony Sky met een aantal andere schepen, waaronder de twee vissersschepen en een ankerligger Sigas Silvia, in het tijdvak van 11 juni 2017 18:10:19 GMT tot en met 18:14:22 GMT.

E. Bij het verzoek (bijlage 7, p. 21/23) zijn ECDIS–afbeeldingen gevoegd met de track van de door de Symphony Sky na het ankerop gaan gevolgde vaarweg.

Daarop is te zien dat dit schip eerst een koers volgde van ca. 037°, dat vanaf omstreeks 18:14:00 uur UTC, op de positie 057°39.862'N 010°39.199'E, een bocht naar stuurboord werd ingezet, die werd gevolgd door een scherpe draai over bakboord, waarna het schip met een scherpe draai over stuurboord weer ongeveer terug was op genoemde positie. Na deze 'krakelingvormige' manoeuvre hervatte het schip weer zijn koers van ca. 037°.



F. In het verzoekschrift (p. 4/5) geeft de inspecteur aan de hand van deze ECDIS–afbeeldingen en de AIS–afbeeldingen een beschouwing, waarbij de hiervoor bedoelde manoeuvre wordt overgezet in de AIS–situatie om 18:10 uur UTC (p. 43/45). Zijn conclusie is dat het wel degelijk mogelijk was voor de Symphony Sky om met een scherpe draai over stuurboord uit te wijken, waarbij een aanvaring met de Frisk Fisk was voorkomen en men ook vrij was gebleven van een nabije ankerligger, mits deze draai tijdig zou zijn ingezet, na het onderkennen van het gevaar voor aanvaring.

G. Betrokkene heeft ter zitting op 13 juni 2018 – samengevat en zakelijk weergegeven – onder meer het volgende verklaard.

Ik was vanaf 2 mei 2017 aan boord van de Symphony Sky als kapitein. Tevoren had ik ook al gevaren op het zusterschip Symphony Sea. Het bijzondere aan de Symphony Sky en haar zusterschip is dat de opbouw met de accommodatie en de brug aan de voorkant van het schip zit en dat de machinekamer zich op het achterschip bevindt. Het varen met dit schip is inderdaad wel anders dan met traditioneel gebouwde schepen, met de opbouw op het achterschip, maar je went daar snel aan.

Mijn wacht was van 20:00 tot 24:00 uur. De eerste stuurman had de wacht van 16:00 tot 20:00 uur. Boordtijd was UTC+2 uur. Op 11 juni 2017 was mijn wacht om 20:00 uur BT begonnen; de aanvaring vond plaats om 20:15 uur BT ofwel 18:15 uur UTC.

Ik had tevoren met de eerste stuurman doorgesproken hoe we het zouden doen.

De afspraak was dat ik zou meekijken als de eerste stuurman ankerop zou gaan. Met dat specifieke werk had hij nog niet veel ervaring. Het was geen examensituatie, maar het was ervaring opdoen met het oog op zijn promotie tot kapitein.



Daarna zou eerste stuurman de navigatiewacht houden, terwijl ik administratie zou doen, waarna ik de wacht van hem zou overnemen als ik daarmee klaar was.

De eerste stuurman kon mij raadplegen indien nodig.

De eerste stuurman had zeker voldoende ervaring met het wegvaren van de ankerplaats en het hervatten van de route. Ik achtte hem daarvoor capabel. Hij was al één maand aan boord en hij had ook al eerder gevaren op de Symphony Sky en een zusterschip. Hij was voldoende ervaren om met deze Symphony-schepen te varen. Ik vond hem een van de betere stuurlieden.

Zoals afgesproken was ik erbij betrokken toen de eerste stuurman ankerop ging. Deze procedure duurt ongeveer 15 minuten. Toen die procedure bijna klaar was en het schip werd klaargemaakt voor vertrek, heb ik de navigatiewacht overgedragen aan de eerste stuurman en ben ik de administratie gaan doen: het afwerken van de bunkeroperatie, waaronder het scannen en verzenden van de bunkerpapieren.

Ik deed dat aan een grote tafel die zich bevond aan de bakboordzijde van de brug. Op die tafel stonden een laptop, een printer/scanner en andere apparatuur voor het verzenden van e-mails. Ik zat aan die tafel met mijn rug naar de ramen aan bakboord. Ik kon vandaar alleen naar buiten kijken naar de stuurboordzijde en naar de voorzijde van het schip.

Voordat ik aan mijn administratieve werk ging had ik nog samen met de eerste stuurman gekeken naar de verkeerssituatie in het gebied waar we voor anker hadden gelegen. Ik had toen o.a. ook de twee vissersschepen gezien.

Terwijl ik bezig was met de administratie heb ik niet gevolgd wat de eerste stuurman deed aan de voorzijde van de brug. Ik had geen reden om dat wel te doen. De stuurman moest nu de navigatie doen. Hij had de navigatie overgenomen. Hij kon mij wel raadplegen indien nodig.

Op zeker moment ben ik van de bureautafel naar de voorkant van de brug gelopen. In het verweerschrift staat dat ik mijn werkzaamheden heb onderbroken, maar eigenlijk was ik wel ongeveer klaar met mijn werk. Er was





in elk geval geen speciale reden om naar de voorkant van de brug te gaan. Het was niet zo dat de eerste stuurman of de uitkijk iets hadden gezegd of laten merken dat mij daartoe aanleiding gaf. Ik ging gewoon kijken. Ik zag toen de Frisk Fisk aan onze bakboordzijde recht op de Symphony Sky afkomen. De afstand en de snelheid durf ik niet te schatten.

Ik zag dat een aanvaring al niet meer te voorkomen was. Ik heb toen direct ingegrepen. Er is een geluidssignaal gegeven. Ik heb tegelijkertijd de besturing overgezet op handbesturing en hard stuurboordroer gegeven. Dat had ook effect. Daarna heb ik hard bakboordroer gegeven. Dat alles was bedoeld om de aanvaringshoek te verkleinen en dat is ook gelukt, anders was de aanvaring veel erger geweest. Het was een schampende aanvaring met een vijf meter lange streep in de verf als gevolg.

De aanvaring vond plaats ongeveer 1 minuut nadat ik had ingegrepen. Met de kijker had ik gezien dat er in het stuurhuis van de Frisk Fisk niemand aanwezig was.

Daarna heb ik het schip twee draaien laten maken, tot we weer ongeveer terug waren op de plaats van de aanvaring. Ik wilde zo nodig assistentie verlenen aan de Frisk Fisk. We hebben contact opgenomen met dat schip, maar communicatie was niet mogelijk omdat men op dat schip geen Engels sprak. Via Radio Lyngby hebben we gehoord dat er op dat schip geen gewonden waren. We kregen toestemming onze reis te vervolgen en dat hebben we gedaan.

Op de brug hangt een lijst met standing watch orders, onder meer dat bij een dreigende aanvaring de kapitein moet worden gewaarschuwd. Dat heeft de eerste stuurman dus niet gedaan. Ik weet niet waarom niet. Ik was zonnodig beschikbaar.

De eerste stuurman had ook geen andere maatregelen genomen waardoor een aanvaring werd voorkomen. Hij had alleen snelheid vermeerderd, kennelijk in de hoop dat de Frisk Fisk achterlangs zou gaan. De eerste



stuurman heeft dus niet tijdig ingegrepen. Ik heb hem daar ook op aangesproken. We vonden het allebei onbegrijpelijk.

Het verwijt van de inspecteur, dat erop is gebaseerd dat ik toezicht hield op de navigatie van de eerste stuurman, is onjuist.

De situatie en de afspraken waren duidelijk. Na het ankerop gaan had de eerste stuurman vóór en ten tijde van de aanvaring de navigatiewacht; hij kon mij altijd roepen als dat nodig was. Wij communiceerden in het Engels. Ik zou de navigatie pas weer overnemen als ik klaar was met mijn administratie. Zover was het nog niet.

In het formulier met de melding van de aanvaring (bijlage 4) heb ik in de beschrijving daarvan (p. 16) aangegeven dat "we spotted 2 small fishing vessels" en "we suddenly found out" etc. Dat betekent niet dat ik ook was betrokken bij de navigatiewacht. De procedure is dat je zo spoedig mogelijk een statement moet maken. Ik heb mijn statement gemaakt op basis van de informatie van de eerste stuurman.

Ik had wel met de eerste stuurman besproken, toen het schip ankerop ging, dat er twee vissersschepen aankwamen.

## **5. Het oordeel van het Tuchtcollege**

A. Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven stukken en de verklaring van betrokkene op de zitting is in deze zaak het navolgende gebleken.

Op 11 juni 2017 omstreeks 18:15 uur UTC = 20:15 uur BT is het Nederlandse zeeschip Symphony Sky (6749 BRT, lengte 122,5 m, breedte 17 m) in Deense wateren in aanvaring gekomen met het Deense vissersschip Frisk Fisk (lengte 14 m).

De Symphony Sky was onderweg van Gdansk naar Pasajes. Het had die middag voor anker gelegen op de rede van Skagen voor het innemen van



bunkers. Na het voltooien van het bunkeren was het schip ankerop gegaan en was het vervolgens haar reis gaan hervatten.

Het was goed weer, daglicht, wind ZW4, lichte zee, geen deining en goed zicht.

De eerste stuurman was vanaf het vertrek van de ankerplaats de officier van de wacht van de Symphony Sky. Betrokkene, de kapitein, was ook op de brug aanwezig, evenals een uitkijk. De wacht van de eerste stuurman was van 16:00 tot 20:00 uur BT, die van betrokkene van 20:00 tot 24:00 uur BT.

Betrokkene en de eerste stuurman hadden een afspraak gemaakt. De eerste stuurman zou de leiding hebben over het ankerop gaan en het klaarmaken voor vertrek. Hij zou dat doen onder toezicht van betrokkene. De eerste stuurman had met het ankerop gaan en vertrekken nog niet veel ervaring en hij zou aldus meer ervaring opdoen met het oog op een promotie tot kapitein. Daarna zou de eerste stuurman de navigatiewacht vervullen. Betrokkene zou dan administratief werk gaan doen op de brug (het afwerken van de bunkeradministratie). Als dat werk klaar was, zou betrokkene de navigatiewacht van de eerste stuurman overnemen. Intussen zou betrokkene wel, indien nodig, door de eerste stuurman kunnen worden geraadpleegd.

Toen de procedure van het ankerop gaan bijna klaar was en het schip werd klaargemaakt voor vertrek, rond 18:00 uur UTC, heeft betrokkene de navigatiewacht overgedragen aan de eerste stuurman en is betrokkene elders op de brug de administratie gaan doen. Hij deed dat aan een tafel aan de bakboordzijde van de brug. Betrokkene zat aan die tafel met zijn rug naar de ramen aan bakboord en had bij zijn werk dus geen zicht op het gebied aan bakboord van de Symphony Sky.

De eerste stuurman heeft het schip op een koers gebracht van 035°–037° en voerde geleidelijk de vaart op. In het betreffende gebied voeren twee vissersschepen. Die hadden betrokkene en de eerste stuurman kort voor het overdragen van de wacht aan de eerste stuurman al waargenomen.



Omdat voor de twee vissersschepen de Symphony Sky van stuurboord naderde op een kruisende koers, waren de vissersschepen – die niet bezig waren met de visserij – uitwijkplichtig. Het voorste vissersschip ging, na een koerswijziging, voor de Symphony Sky langs. Het achterste vissersschip, de Frisk Fisk, heeft haar koers of vaart niet gewijzigd. Blijkbaar was in het stuurhuis niemand aanwezig.

De Symphony Sky diende in beginsel koers en vaart te behouden. De eerste stuurman is de vaart wat blijven opvoeren. Volgens de AIS-gegevens voer dit schip op een koers van ca. 037° en is zij op die koers gebleven tot zeer kort voor de aanvaring. Haar snelheid was om 18:10 uur GMT 9,3 knopen; deze nam daarna iets toe tot 10,7 knopen om 18:13 uur GMT.

Verdere maatregelen ter voorkoming van aanvaring heeft de eerste stuurman niet genomen.

Ongeveer één minuut vóór de aanvaring is betrokkene van zijn tafel opgestaan en naar de voorzijde van de brug gelopen. Hij zag toen dat de Frisk Fisk aan bakboord recht op de Symphony Sky afvoer. Betrokkene heeft toen meteen ingegrepen. Er is een geluidssignaal gegeven; tegelijkertijd is de besturing van autopilot overgezet op handbesturing en is hard stuurboordroer gegeven, even later gevolgd door hard bakboordroer. Een aanvaring van de Frisk Fisk met de bakboordzijde van de Symphony Sky kon daardoor niet worden voorkomen. Wel was de aanvaringshoek zodanig verkleind dat de schampende aanvaring alleen verfschade veroorzaakte aan de bakboordzijde van het achterschip van de Symphony Sky.

Na de aanvaring heeft de Symphony Sky twee achtereenvolgende draaien gemaakt, waardoor zij ongeveer terug was op de plaats van de aanvaring, om zo nodig assistentie te verlenen aan de Frisk Fisk.

Er is contact gezocht met de Frisk Fisk en met Lyngby Radio. Er bleken geen gewonden te zijn op de Frisk Fisk en aan de Symphony Sky is toestemming gegeven om haar reis te hervatten. Dat is gebeurd.



B. Hieruit blijkt dat weliswaar volgens het schema de wacht van betrokkene begon om 20:00 uur BT, maar dat betrokkene en de eerste stuurman hadden afgesproken dat laatstgenoemde, vanaf het vertrek van de ankerplaats, de navigatiewacht zou overnemen, dat betrokkene intussen elders op de brug administratief werk zou doen – waarbij betrokkene zonodig zou kunnen worden geraadpleegd – en dat pas als betrokkene daarmee klaar was hij de navigatiewacht weer zou overnemen van de eerste stuurman.

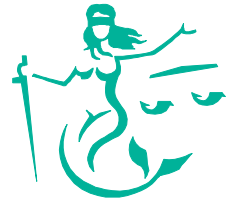
Dat waren goede en duidelijke afspraken en betrokkene en de eerste stuurman hebben ook dienovereenkomstig gehandeld. Betrokkene heeft zich na het vertrek niet met de navigatie bemoeid en had daarop vanaf zijn zitplaats aan een bureautafel ook geen zicht; in het bijzonder had hij geen zicht op de van bakboord naderende vissersschepen. Er was voor betrokkene geen reden om te twifelen aan de bekwaamheid van de eerste stuurman om vanaf het vertrek op een juiste manier de navigatiewacht te houden.

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene geen verplichting of aanleiding had om op enigerlei wijze toezicht te houden op de navigatie door de eerste stuurman of om de situatie rond het schip in de gaten te houden. Betrokkene kon door de eerste stuurman worden geraadpleegd indien deze dat nodig zou achten. Dat is niet gebeurd. Niet blijkt dat betrokkene had moeten merken dat zich een gevaar voor aanvaring voordeed.

Pas toen betrokkene aan het einde van zijn administratieve werkzaamheden naar de voorzijde van de brug ging, zag hij de gevaarlijke situatie met de Frisk Fisk op een aanvaringskoers. Toen heeft betrokkene meteen en adequaat ingegrepen.

In de gegeven situatie kan betrokkene niet verantwoordelijk worden geacht voor de handelwijze van de eerste stuurman vóór dat moment en diens eventuele nalatigheid om tijdig maatregelen te nemen ter voorkoming van aanvaring.

Betrokkene kan er niet op worden aangesproken dat de Symphony Sky geen uitwijkmanoeuvre heeft uitgevoerd, zoals een scherpe draai naar stuurboord. Hij behoefde niet eerder in te grijpen dan hij heeft gedaan.



Het feit dat betrokkene de kapitein was, maakt dat alles niet anders.

C. Geconcludeerd moet worden dat betrokkene niet kan worden verweten dat hij heeft gehandeld in strijd met de norm van goed zeemanschap. De verwijten die hem door verzoeker worden gemaakt zijn ongegrond. Dat betekent dat het opleggen van een tuchtmaatregel niet aan de orde komt.

## **6. De beslissing**

Het Tuchtcollege verklaart de bezwaren ongegrond.

Aldus gewezen door mr. A.N. van Zelm van Eldik, voorzitter, C.R. Tromp en D. Roest, leden, in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld als secretaris en uitgesproken door de voorzitter ter openbare zitting van 4 juli 2018.

A.N. van Zelm van Eldik  
voorzitter

E.H.G. Kleingeld  
secretaris

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