



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
20 JULI 2022 (NR. 2 VAN 2022) IN DE ZAAK 2021.V5-STAVFJORD**

Op het verzoek van:

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

tegen

R.S. T.,
betrokkene.

1. Het verloop van de procedure

Op 8 november 2021 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van B.A.C van Geest voornoemd, gericht tegen betrokkene als eerste stuurman van het onder Nederlandse vlag varende schip Stavfjord. Bij het verzoekschrift zijn 25 bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene kennisgegeven van het verzoekschrift met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met bijlagen. In de Engelse taal, en met de mededeling aan betrokkene dat deze de mogelijkheid had een verweerschrift in te dienen. Van die mogelijkheid heeft betrokkene geen gebruik gemaakt.

De voorzitter van het Tuchtcollege heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 25 mei 2022 om 13.00 uur.



De Inspecteur en betrokkene zijn opgeroepen om dan op de zitting van het Tuchtcollege te verschijnen. De oproep van betrokkene is zowel bij aangetekende brief als per gewone post verstuurd.

De zitting heeft plaatsgevonden op 25 mei 2022. Voor verzoeker is ter zitting verschenen B.A.C. van Geest voornoemd, nader te noemen: de Inspecteur.

Betrokkene is, hoewel behoorlijk opgeroepen, niet verschenen. Tegen hem is verstek verleend.

2. De aanleiding

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

Op 16 mei 2021 om 04.34 BT heeft het noordgaande motorschip Stavfjord nabij Skagen een aanvaring gehad met het Deense vissersschip Buster. Daarbij liep de Stavfjord een paar krassen op aan stuurboordzijde van de romp. De Deense Buster is onder begeleiding naar een scheepswerf gevaren; dit schip had een lekkage aan de boeg. De Stavfjord ging op de rede van Skagen ten anker in afwachting van een onderzoek door de Deense autoriteiten. In de avond van 16 mei 2021 mocht de Stavfjord weer verder varen.

Het ongeval is door de ISM beheerder en door de Danish Maritime Authority (DMA) aan ILT gemeld.

De Stavfjord (IMO nummer 9321380) is een Nederlands Multi Purpose General Cargo schip, toebehorend aan Scheepvaartonderneming Stavfjord B.V. Het schip is in 2005 gebouwd, is 114 meter lang en 15 meter breed. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit negen personen.

3. De bezwaren van de Inspecteur

Volgens de Inspecteur heeft betrokkene als eerste stuurman – die de wacht



had aan boord van de Stavfjord – 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).

In het bijzonder heeft betrokkene:

- geen goede uitkijk gehouden;
- ondanks dat hij uitwijk plichtig was de relevante regels daartoe van de COLREG niet gevolgd;
- geen maatregelen genomen om een aanvaring te voorkomen;
- na de aanvaring geen vaart verminderd en niet rondgegaan om snel bij het aangevaren visserschip te kunnen zijn.

Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de Inspecteur:

- COLREG part B rule 5 – Look-out
- COLREG part B rule 7 – Risk of collision
- COLREG part B rule 8 – Action to avoid collision
- COLREG part B rule 15 – Crossing situation
- COLREG part B rule 16 – Action by give-way vessel
- COLREG part B rule 18 – Responsibilities between vessels
- STCW code part A Chapter VIII – section A PART 4 – WATCHKEEPING AT SEA.

De eis luidt om betrokkene als maatregel een ontzegging van de vaarbevoegdheid op te leggen van 8 weken waarvan 4 weken voorwaardelijk.

4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft geen verweer gevoerd tegen het hem gemaakte tuchtrechtelijke verwijt. In een eerder stadium heeft hij wel een verklaring afgelegd. Daaruit wordt hieronder geciteerd.



5. Het oordeel van het Tuchtcollege

5.1 De bewijsmiddelen

A. De verklaring van betrokkene van 16 mei 2021, voor zover inhoudend:

“Around Voyage 424, underway from Kolding to Jelsa, I saw FV Buster from our stbd. side & was moving around 5 knots speed. I was keeping track on the radar and ECDIS. I was checking her coming fast & I was signaling her using daylight signal. I expected her to pass our stern (...). Unfortunately, around 0430H vessel collided with F/V Buster. Around 0435H I called her but they didn't response. I'm in tense, & decided to call Capt. I received a call from Lyngby radio on VHF ch.16. and inform the situation and turned around to assist her. There was a communication between Danish Coast Guard & Danish Maritime via VHF. Capt. ordered to lower the MOB ready for rescue. Around 0510H we approach FV Buster and saw Danish Pilot orange vessel is assisting her. Communication was maintained. We waited for further instructions. At 0520H saw FV Buster & Danish Pilot boat are heading to shore. At 0555H, we are advised to proceed to Skagen anchorage by Danish maritime and wait for further notice.”

B. De verklaring van de kapitein van 16 mei 2021, voor zover inhoudend:

“The Ch. Mate called me from the bridge around 04:35 and ask me to come on the bridge immediately. When I came on the bridge, he explained me that he was in contact with a small fishing vessel named Buster, 5 min before and the fishing vessel was sending out the Mayday. I tried immediately to make contact with the vessel but no response. I was in contact with the Lyngby radio and told them that we were going to assist the vessel in distress. Approximately 05:12 we were alongside the F/V Buster, we were ready to lower the MOB to the sea, but at the same time a fast craft rescue vessel arrived the F/V Buster with extra pumps. 05:45 we were informed that the F/V Buster was underway to the shore and the slipway, by his own engine, followed of the rescue vessel.”



C. De antwoorden van betrokkene op vragen van de Inspecteur, voor zover inhoudend:

You saw fv Buster from your stbd.side (...)? – Yes I did.

(...)

What was the distance to the fv Buster when you first start plotting her?

– Around 5nmiles.

Did the fv Buster change course and/or speed after the time that you plotted her first? – I don't think so ... But she was fast.

(...)

Was there except you, a lookout at the bridge? – It's just me when that happened.

(...)

Why did you not just give (fv Buster) way in time? – My stomach is aching at that time (...) Maybe I'm too over fatigue and tired at my stomach is aching.

(...)

Have you left the bridge before the collision, e.g. to visit the toilet? –

Yes but not for so long. And I've told you I fell asleep maybe for 10 minutes that didn't get updated with what happened.

If Yes, how long did you stay at the toilet? – Around 3 to 5mins.

D. De antwoorden van de kapitein op vragen van de Inspecteur, voor zover inhoudend:

“Was there a look out (AB) on the bridge during the collision? – There was no look out on the bridge during the collision.

If not, why not? – He [TC: de 'look out'] was sent down by the Ch. Mate to do some other duties and it was close to sunrise and daylight.

Was the Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) switched on? – (...) it was on when I left the bridge at 24:00 that night. Unfortunately, somebody switch it off, and I don't know who did it. (,,) I don't know, why it was off.

(...)



The Ch. Officer took over watch duty from the 2nd officer on May 16 at 04.00. Just about 35 minutes before the collision.

How was his physical condition like, that day and the days or weeks before, did he suffer from something as far as you know?

– His physical condition was good, as far as I know. (...) When I came on the bridge, it was good visibility and not so much traffic around our vessel, the Ch. Off did not reduce the speed and continue with the same course and speed as before the collision. When I got the information about the collision and the Mayday from the fishing vessel, I immediately turned the vessel around and heading against the fishing vessel with full speed. I asked the Ch. Off why he didn't reduce the speed and why he didn't turn the vessel, but he couldn't answer it at that moment."

E. De antwoorden van de schipper van de Buster op vragen van de Inspecteur, voor zover inhoudend:

"1. Do you have a statement for me describing the events preceding the collision? – No, but there is a rapport in the Danish Maritime Authority says:

Course of events.

In connection with trawling, the trawl got stuck in an anchor hole, the owner raised the trawl, then he went into the wheelhouse and saw that was about 11 nautical miles to land, but due to restrictions from the Danish Fisheries Agency, the fishing vessel had to arrive only about 2 hours later to Strandby harbor, the ship's speed was adjusted so that the ship would arrive at Strandby harbor after the aforementioned time frame approx. 5–6 nautical miles per hour and nets orientated themselves on plots in a northerly and southerly direction, which are located in the wheelhouse. During flushing and cleaning of catch, the skipper was on deck in that connection he had a clear view to the north in case he had to go the way of other ships, similarly oriented also heading south, however, only superficially as northbound ships had to give way to him and he was in the process of cleaning the catch, so a little extra time passed this work before he got to see the plotter, which



is located in the wheelhouse. During this time the ship collided with northbound cargo ship. As he assumed the stern had gone about him, but this was not the case and the bow of the ship struck the cargo ship slightly in front of the center starboard side. The mv Stavfjord was approaching from your port side.

2. Have you plotted her on your radar? – Yes and on the AIS
3. If yes, what distance was there between the mv Stavfjord and the fv Buster when you start plotting her? – I don't remember
4. If you plotted her, what was the CPA and TCPA? – I didn't use CPA or TCPA – The OOW from the mv Stavfjord thought that the fv Buster would pass his stern.
5. Was the situation first like that, that you would pass the stern? – No
6. Have you changed course and/or speed some certain time before the collision? – No
7. From what distance have you kept course and speed before the collision to the moment of collision? – All the time
8. What speed did the fv Buster had when she kept her speed until the collision? – 7,1 to 7,4 kn from the AIS view.
9. Have you had radio contact with the mv Stavfjord before the collision? – No (...)"

5.2 Overwegingen

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

Om 04.00 BT nam betrokkene de wacht van de tweede stuurman over. Het schip voer op een nagenoeg noordelijke koers. Om ongeveer 04.10 BT zag betrokkene het vissersschip Buster over stuurboordboeg naderen. Betrokkene hield de Buster op de radar en de Ecdis in de gaten. Toen de Buster op ongeveer vijf mijl afstand was, begon betrokkene de Buster te plotten. Betrokkene dacht dat de Buster ongeveer vijf knopen liep en ging



ervan uit dat de Buster niet van koers zou veranderen. Betrokkene verwachtte dat de Buster achter de Stavfjord langs zou gaan.

De Buster had vastgezet met het vissersnet. Nadat het net was opgehaald zat de Buster ongeveer elf mijl uit de kust. De Buster moest ongeveer twee uur later aankomen in de haven van Strandby en daarom werd de snelheid aangepast naar vijf tot zeven knopen. De Buster hield tenminste vanaf twaalf minuten voor de aanvaring tot en met de aanvaring een westzuidwestelijke koers aan. De schipper stond toen aan dek de vangst schoon te maken. Hij had goed zicht naar het noorden, voor het geval hij voor andere schepen uit die richting moest uitwijken. Hij keek oppervlakkig naar het zuiden, omdat schepen uit die richting voor hem moesten uitwijken.

Om ongeveer 04.34 BT raakte de Buster met haar boeg de Stavfjord aan stuurboordzijde, voor het midden. Er was op dat moment geen uitkijk op de brug. Betrokkene had last van zijn buik, was voor de aanvaring naar het toilet gegaan en bleef daar drie tot vijf minuten. Hij is gedurende tien minuten in slaap gevallen. Toen de kapitein na de aanvaring op de brug kwam, voer de Stavfjord nog steeds dezelfde koers en vaart als voor de aanvaring. De Stavfjord ging pas na 04.47 BT rond.

2. Betrokkene had als wachtdoend eerste stuurman, zeker met de snel varende Buster in zicht, goede uitkijk moeten houden, moeten uitwijken, maatregelen moeten nemen om een aanvaring te voorkomen en na de aanvaring rond moeten gaan om hulp te verlenen aan de Buster. Op al deze punten is hij nalatig geweest. Na de aanvaring heeft hij geen vaart vermindert en heeft hij niet direct hulp geboden aan het vissersschip. Het onderhavige incident bevestigt weer dat het houden van een goede uitkijk en het blijven volgen van het gestarte radarplot een 'must' zijn. Afwezigheid van een navigator op de brug bij 'close encounters' moet te allen tijde worden voorkomen. Ook de 'Colregs' betreffende de uitwijkplicht dienen strikt te worden nageleefd, ook bij enige twijfel of krappe CPA's (closest point of approach).



3. De gedragingen/nalatigheden van betrokkene – waarvan niet is gebleken dat deze niet toerekenbaar zijn – 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 eerste stuurman 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. Dat is gehandeld in strijd met de Inspecteur genoemde internationale voorschrift is evenzeer voldoende komen vast te staan.

5.3 De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als eerste stuurman, met de aanvaring als gevolg. Het gaat hier om grove fouten; er is sprake van roekeloos vaargedrag en van een grove miskennis van de verantwoordelijkheden als wachtdoend officier. Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats, alsmede een geldboete van na te noemen hoogte. Deze sanctie is zwaarder dan door de Inspecteur is voorgesteld. Dat hangt samen met de ernst van de nalatigheden. Ten voordele van betrokkene heeft onder meer meegewogen dat zich geen persoonlijke ongelukken hebben voorgedaan en dat de schade beperkt is gebleven. Verder blijkt uit de antwoorden van betrokkene op de vragen van de Inspecteur dat hij het verkeerde van zijn gedragingen inziet.

6. De beslissing

Het Tuchtcollege,

- verklaart het tegen betrokkene aangevoerde bezwaar gegrond;
- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van 6 weken;
- legt aan betrokkene een geldboete op van € 2.000,00 euro, met bepaling dat deze geldboete dient te worden betaald binnen drie maanden na heden.



Aldus gewezen door mr. J.M. van der Klooster, voorzitter, C.R. Tromp, H. van der Laan, leden, in aanwezigheid van mr. V. Bouchla als secretaris en uitgesproken door mr. J.M. van der Klooster ter openbare zitting van 20 juli 2022.

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.