



**UITSpraak 2 van 2012 van het Tuchtcollege voor de
Scheepvaart in de zaak nr. 2011.V1 – Dongeborg**

Op verzoek van:

verzoeker

de Minister van Verkeer en Waterstaat (thans de Minister van Infrastructuur
en Milieu) te 's Gravenhage,
gemachtigde: E.J. van Leeuwen,
Inspecteur voor de Scheepvaart te Rotterdam,

tegen

betrokkene

V.S.

1. Het verloop van de procedure

Op 23 maart 2011 heeft het Tuchtcollege een verzoek tot tuchtrechtelijke
behandeling ontvangen van E.J. van Leeuwen, Inspecteur voor de Scheepvaart
met twee bijlagen, te weten het verslag van onderzoek inclusief 19 bijlagen
en een rapportage van de Deense politie.

Hierop heeft het Tuchtcollege betrokkene een afschrift van de klacht met
bijlagen doen toekomen, alsmede een vertaling van de klacht in het Engels,
via de gewone en aangetekende post op het laatste van hem bekende adres.
Betrokkene is uitgenodigd een verweerschrift in te dienen. Van betrokkene is
geen reactie ontvangen.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak
plaatsvindt op 7 maart 2012 om 11.00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege
te Amsterdam.

Betrokkene is op 5 februari 2012 per brief in het Nederlands en in het Engels
via de gewone en aangetekende post op het laatst van hem bekende adres
opgeroepen om ter zitting te verschijnen.



Het Tuchtcollege heeft de zaak behandeld ter openbare zitting van 7 maart 2012, waar van de zijde van de Minister aanwezig was E.J. van Leeuwen. Betrokkene is niet verschenen. Betrokkene heeft geen verzoek tot uitstel gedaan. Tegen betrokkene is verstek verleend.

2. Het verzoek

Het verzoek betreft betrokkene, kapitein van het Nederlandse schip de Dongeborg. Aan het verzoek ligt het volgende ten grondslag.

- De Dongeborg liep 's avonds op 3 januari 2011 aan de grond in Deense wateren. Als gevolg van de gronding ontstond aanzienlijk schade aan het onderwaterschip. Ten tijde van de gronding was de kapitein verantwoordelijk voor de navigatie maar niet aanwezig op de brug, was het donker buiten en maakte hij geen gebruik van een uitkijk.

Betrokkene wordt verweten dat hij:

een onzorgvuldige navigatie voerde, zonder het houden van uitkijk, zonder een geactiveerd wachalarm en zonder geplaatste uitkijk tijdens donkere uren.

Daarmee voorbijgaand aan de gebruiken van goed zeemanschap en in strijd met de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee en de STCW regelgeving "Standards Regarding Watchkeeping" omtrent het uitvoeren van de wacht op de brug en het plaatsen van een uitkijk."

3. Beoordeling van het verzoek

- a. Een "Statement of Sea Protest" gegeven door betrokkene als kapitein van de Dongeborg houdt onder meer in:

"I, V.S., master of the mv Dongeborg; (....)

19.05 UTC Chief Engineer R.O. came up on the bridge in order to discuss engine room.

At 19:12 UTC (....) Chief Engineer R.O. suddenly turned pale complained that he felt very bad and intended to go to his cabin, just when he opened the



bridge door he began to slip on the stairway by legs downward, I rushed to him, and gradually, very slowly put down him to the captain deck and supported his body. In this time I did not see his breathing, instinctive pushed by both hands in way of his heart and breathing appeared. During this period I was in so heavy chock condition that did not aware properly the danger situation. In his cabin I assisted to accept the medicine and gave him water to drink.

At 19:30 UTC I felt a bump of Vessel and I rushed on the bridge, the course was 006 degrees and vessel proceeding to the shoal, Ch Off and Second officer were already on the bridge and tried to stop moving, but were too late and vessel grounded in position Lat 5706.15 N Long 01054,06 E. (...)
The vessel was anchored in position: Lat 5706,07 N Long 01054,04 E. At 04/01/2011 00:40 UTC Danish Navy boat arrived alongside and boarded the vessel.(...)"

- b. Een verklaring van betrokkene, afgelegd aan E.J. van Leeuwen, inspecteur voor de scheepvaart en door deze inspecteur ondertekend, houdt onder meer het volgende in:

"The times in the statement of sea protest are in UTC, on board we had UTC+1. So on board was one hour later.

That evening of the grounding, 3rd of January 2011, I arrived on the bridge approximate 10 minutes to 20:00. I relieved the Chief Officer. He left the bridge around 20:00.

During hand-over he told me that we approached the point of changing course. (...)

I started altering the course. The chief officer already left the bridge. (...)

Little after 20:00 the chief engineer arrived on the bridge. Some time later the chief engineer fell from the stairs. I started assisting the chief engineer and I did not think about raising alarm. I gave some medical attention and assistance to the chief engineer and during that I felt the vessel grounding.

When I rushed to the bridge I found the Chief and second officer already there.



When I left the bridge the speed was around 12,2–12,3 knots. Visibility was good.

I had no look-out on the bridge. He starts at 22:00. The area to navigate was for me not a reason to place a look-out. I had passed there many times.

The watch-alarm on the bridge was switched off.(....)”

- c. Een verklaring van A.G., eerste stuurman van de Dongeborg, afgelegd aan E.J. van Leeuwen, inspecteur voor de scheepvaart en door deze inspecteur ondertekend, houdt onder meer het volgende in:

“The evening of the grounding I had watch on the bridge till 20:00. The Captain arrived 10 to eight on the bridge. During hand-over I told him the usual. I told him that the ship arrived the point of altering course. The turn was planned at 20:00. (....)

The look-out on the bridge starts at 22:00. During my watch there was no look-out. When I left the bridge it was already dark.

On my watch the watch-alarm was not switched on. When the vessel grounded I was in the cargo office. I felt vibration going through the ship. I went to the bridge and found the vessel aground.”

- d. Een verklaring van O.R., hoofdwerktuigkundige van de Dongeborg afgelegd aan E.J. van Leeuwen, inspecteur voor de scheepvaart en door deze inspecteur ondertekend, houdt onder meer het volgende in:

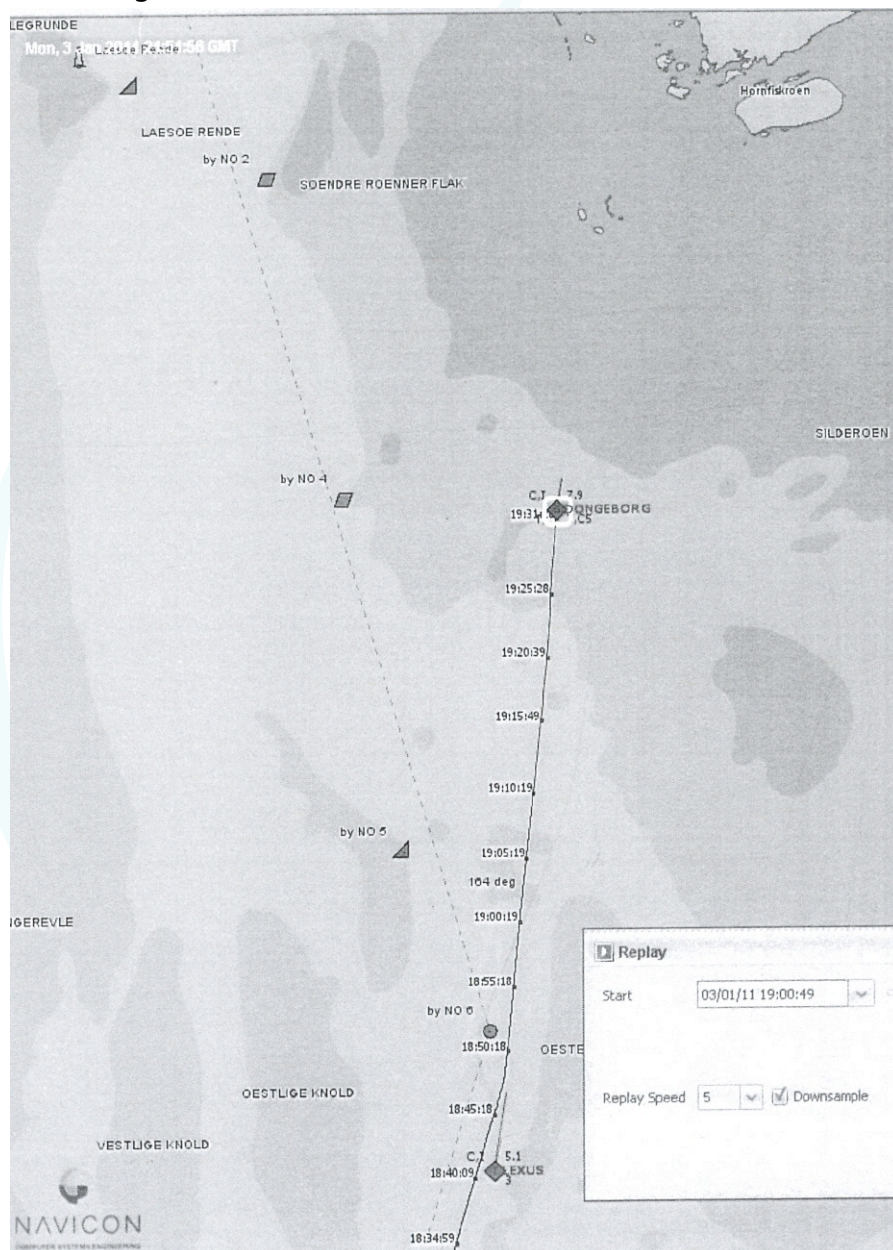
“When I arrived on the bridge only the Master was on the bridge. On the staircase I met the Chief Officer, he went down. Outside it was dark.

Last thing I remember is when I opened the bridge door. Next what I remember is that I was in my cabin and the Master gave me my medicine.”

- e. In het dossier bevindt zich op blz. 62 een plot van de track van de elektronische kaart AIS van de Dongeborg van omstreeks 18:34 UTC



tot omstreeks 19:32 UTC op 3 januari 2011, welke hieronder is afgebeeld:



Op grond van het “Statement of Sea Protest” en de verklaringen van betrokkenen, de eerste stuurman en de hoofdwerktuigkundige en de plot van de track van de Dongeborg staat het volgende vast.

Op 3 januari 2011 nam betrokkene als kapitein van de Dongeborg om 19:00 UTC (20:00 uur boordtijd) de wacht op de brug over van de eerste stuurman. Het was donker en er werd geen gebruik gemaakt van een uitkijk. Dit laatste



was gebruikelijk aan boord van de Dongeborg. Het wachalarm stond niet bij. Ook dit was gebruikelijk aan boord van de Dongeborg. De Dongeborg voer in beboeid vaarwater. Regelmatig diende van koers te worden veranderd. Uit de plot valt af te leiden dat omstreeks 18:50 uur UTC (19:50 boordtijd) een koersverandering van omstreeks 30 graden nodig was om de boeienroute te volgen. Uit de plot valt tevens af te leiden dat zodanige koerswijziging op dit moment niet heeft plaatsgevonden. Vanaf 18:50 uur UTC (19:50 uur boordtijd) voer de Dongeborg recht op de ondiepte af waarop het schip om plus minus 19:30 uur UTC (plus minus 20:30 uur boordtijd) grondde. Omstreeks 19:12 UTC (20:12 boordtijd) verlieten zowel de hoofdwerktuigkundige als de kapitein de brug. Aldaar was toen niemand meer aanwezig. Pas na de gronding zijn de eerste stuurman en de kapitein weer naar de brug gegaan.

4. Het oordeel van het Tuchtcollege

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene vanaf het moment van de overname van de wacht geen goede uitkijk heeft gehouden. Dit geldt in het bijzonder voor de periode dat betrokkene de brug verlaten had. In feite werd er gedurende geruime tijd in het geheel geen navigatie op de brug gevoerd. Indien betrokkene een goed uitkijk had gehouden had hem opgevallen moeten zijn dat het schip buiten de boeienroute kwam.

Betrokkene heeft op geen moment na het in elkaar zakken van de hoofdwerktuigkundige algemeen alarm gegeven. Zou hij zulks gedaan hebben dan zouden naar valt aan te nemen de eerste en tweede stuurman al op dat moment naar de brug zijn gegaan en mogelijk voorkomen hebben dat de Dongeborg in de gevaarlijke koers, die zij toen al voer, volhardde.

Betrokkene heeft in buitengewoon ernstige mate gehandeld in strijd met de goede zeemanschap door een onzorgvuldige navigatie te voeren door de brug geruime tijd geheel onbemand te laten, geen goede uitkijk te houden, het wachalarm niet te activeren en tijdens de donkere uren te varen zonder geplaatste uitkijk. Ten gevolge van deze navigatie is de Dongeborg op 3 januari 2011 gegrond.



Betrokkene heeft gehandeld in strijd met voorschrift 5 van de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee en de STCW regelgeving met name de Standards Regarding Watchkeeping hoofdstuk 8, paragraaf 17.

5. De Tuchtmaatregel

Naar het oordeel van het Tuchtcollege is, gelet op de uiterst onzorgvuldige navigatie van betrokkene een onvoorwaardelijke schorsing van de vaarbevoegdheid van substantiële, na te melden duur geboden. Het Tuchtcollege heeft bij het opleggen van de tuchtmaatregel geen rekening gehouden met de omstandigheid dat betrokkene op 3 januari 2011 tijdens zijn wacht noodzakelijke medische assistentie aan de hoofdwerktuigkundige heeft verleend. Eerstens voerde de betrokkene ook voor het in elkaar zakken van de hoofdwerktuigkundige al een onzorgvuldige navigatie en tweedens had betrokkene nooit het schip aan zichzelf mogen overlaten, maar had hij maatregelen moeten nemen om varen zonder verantwoordelijke wachtofficier te voorkomen.

6. De Beslissing

Het Tuchtcollege:

- verklaart de tegen betrokkene gerezen bezwaren gegrond;
- legt betrokkene een schorsing op van de vaarbevoegdheid voor de periode van zes maanden;
- bepaalt dat de schorsing van de vaarbevoegdheid ingaat op de dag zes weken na de dag van de verzending van deze uitspraak.

Aldus gewezen door mr. D. Roemers, voorzitter, J. Jongbloed en J.F. Krijt, plaatsvervangende leden in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld, secretaris en uitgesproken ter openbare zitting van 20 april 2012.

E.H.G. Kleingeld
secretaris

D. Roemers
voorzitter

Verzonden: 20 april 2012



Tegen deze beslissing kan binnen zes weken na de dag van verzending van de uitspraak hoger beroep worden ingesteld bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven, Prins Clauslaan 60 te 's Gravenhage, Nederland.

De schorsing kan eerst ten uitvoer worden gelegd nadat de beslissing van het tuchtcollege onherroepelijk is geworden.