



**UITSpraak 2 van 2013 van het Tuchtcollege voor de
Scheepvaart in de zaak nr. 2012.V1A – Ennio Marnix**

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

D. L.
raadsman: D. Sakovic.

1. Het verloop van de procedure

Op 24 maart 2012 heeft het Tuchtcollege een verzoek tot tuchtrechtelijke
behandeling ontvangen van E.J. van Leeuwen, Inspecteur voor de Scheepvaart
te Rotterdam, tegen D. L. als kapitein van het Nederlandse zeeschip Ennio
Marnix. Bij het verzoek werd een rapport van onderzoek door “De Jonge
Maritime” met bijlagen ingediend.

Hierop heeft het Tuchtcollege een afschrift van de klacht met bijlagen aan
betrokkene doen toekomen.

Op 4 november 2012 is van betrokkene een verweerschrift met bijlagen
ontvangen.

De zitting heeft plaats gevonden op 15 maart 2013. Voor verzoeker is ter
zitting verschenen E.J. van Leeuwen, Inspecteur voor de Scheepvaart te
Rotterdam.

Betrokkene is niet ter zitting verschenen. Tegen hem is verstek verleend.
De raadsman van betrokkene, D. Sakovic is ter zitting verschenen.



2. Het verzoek

Aan het verzoek is het navolgende ten grondslag gelegd.

Op 4 september 2011 omstreeks 01.50 uur grondde het Nederlandse zeeschip Ennio Marnix in de "Little Belt", Denemarken met als gevolg bodem- en schroefschade. Betrokkene was de kapitein van m.s. Ennio Marnix. Voorafgaand aan de gronding en de reis heeft de kapitein onvoldoende de reisvoorbereiding gecontroleerd of laten controleren, waardoor de voorgestelde koers over een diepte ging die ongeschikt was voor de diepgang van het schip.

Betrokkene heeft als kapitein geen uitkijk geplaatst tijdens de donkere uren en varend in kustwateren met de aanwezigheid van veel gevaren voor de navigatie.

Betrokkene wordt verweten dat hij aldus heeft gehandeld in strijd met de volgende voorschriften en bepalingen.

– Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972: Voorschrift 2. Verantwoordelijkheid

– STCW Section A-VIII/2

Part 2– Voyage planning, General requirements (3).

Part 3–1 Watchkeeping at sea) *Principles to be observed in keeping a navigational watch.*

– SOLAS Chapter V regulation 34: Safe navigation and avoidance of dangerous situations

– Zeevaartbemanningswet, artikel 4, lid 3.

3. Het standpunt van betrokkene

Het verweerschrift van betrokkene geeft –kort en zakelijk weergegeven– zijn standpunt als volgt weer.

Op 16 augustus 2011 ben ik als kapitein in dienst getreden op het schip Ennio Marnix. De eerste maritiem officier en de maritiem officier aan boord hadden reeds de nodige ervaring. De nautische uitrusting functioneerde uitstekend.

De maritiem officier was conform haar certificaten als enige gespecialiseerd in de ECDIS wat betreft het bedienen van het systeem en de



route programmering. Zij heeft ook de volledige reisvoorbereiding gedaan en de route en de koers in kaart gezet. De reisvoorbereiding en de route heb ik met haar in de aanwezigheid van de eerste maritiem officier doorgenomen en gecontroleerd. Ik had op dat moment geen opmerkingen daar de reisvoorbereiding, de routebeschrijving en koers correct waren ingevoerd, wat ook te constateren was op grond van de weergave van de ECDIS.

Op 3 september waren tijdens mijn wacht geen wijzigingen in de nautische uitrusting van de ECDIS. Het reisplan was tot op dat moment niet veranderd. De Ennio Marnix had op dat moment geen enkele technische stoornissen en mijn inziens waren alle instrumenten duidelijk leesbaar. Nadrukkelijk dient hierbij te worden vermeld dat de Ennio Marnix totdat moment volgens de ingezette c.q. geprogrammeerde route en koers heeft gevaren.

Op het moment van overdracht bevond de Ennio Marnix zich op de geplande track en de stuurautomaat stond op track controle.

Op 3 september 2011, rond 23.50 uur, is de maritiem officier op de brug gekomen. Ik heb haar de wacht correct overgedragen. Er waren geen technische storingen en alle instrumenten waren duidelijk leesbaar.

Ik heb met de maritiem officier besproken of er een uitkijk op de brug moest worden gezet. Zij vond dat niet strikt noodzakelijk, omdat zij deze route meerdere malen had gevaren. Ik heb besloten geen wacht op de brug te zetten omdat de bemanning op 4 september 2011 een zware dag te wachten stond.

Op 4 september 2011 heb ik om 00.05 uur de brug verlaten.

Op 01.50 uur kreeg ik een telefonische oproep. Binnen een minuut was ik op de brug. Het schip was aan de grond gelopen.

De raadsman van betrokkene heeft ter zitting de volgende conclusie getrokken.

Nu de beide maritieme officieren en de kapitein de reisvoorbereiding gecontroleerd hebben, is het onbegrijpelijk dat in de ECDIS een onjuiste reisroute stond geprogrammeerd. Mogelijk heeft na de controle een wijziging plaats gevonden.



4. De beoordeling van het verzoek

Een onderzoeksrapport betreffende het aan de grond lopen van het ms Ennio Marnix op 4 september 2011 opgemaakt door G.M. de Jonge van “De Jonge Maritieme” houdt –zakelijk weergegeven– onder meer het volgende in:

De Ennio Marnix is uitgerust met de volgende nautische apparatuur:

2 stuks X band radar met chart overlay, SAM

Dubbel ECDIS systeem, SAM

Track pilot, SAM

Echolood

Speedlood

Navtex

2x peilkompas, Observator

Wacht alarm

Het m.s. Ennio Marnix is op 02-09-2011 vertrokken uit Sluiskil, Nederland, met aan boord 4231 ton kunstmest/ammoniumnitraat in bulk, IMO class 5.1 met bestemming Aabenraa in Denemarken; de reis was gepland via Skagen.

Tijdens deze reis is het m.s. Ennio Marnix op 04-09-2011 om 01:50 uur aan de grond gelopen in de Little Belt, Denemarken in positie 054 graad 04 minuut 9N/009 graad 54minuut 0 E, op de ondiepte “Hesteskoen” .

De Maroff kwam op 03/09/2011 rond 23:50 uur op de brug en de voorliggende ware koers was 323 graad.

Radar, ECDIS en Echolood stonden bij.

Volgens de Maroff stond het systeem op track pilot.

Volgens de analyse van de track, is er om 01:40 uur koers gewijzigd naar ware koers 284graad 5 in pos 55graad 04,432 minuut N/009 graad 57;214 E. Dit is 0,58 mijl NO van de noord kardinale boei van “ Soedre Stenroen”.

De kardinale oost boei van “Hesteskoen” lag, bij het koers wijzigen, op 1,8 mijl iets over bakboord voor de boeg. (zie bijlage 7-8).

De Maroff (Officier van wacht) verklaart,

Na de gronding heb ik de route nog eens nagelopen en zie ik tot mijn verbazing dat waypoint 61 niet meer op het loods station staat maar 1.5nm ZW van het loods station. Dit heb ik voordien niet opgemerkt. De originele track met waypoint 61 op het loods station liep gewoon langs de kardinale boei, de minimale diepte op deze geplande track was 20 meter. Dit heb ik aan de kapitein laten zien en hij bevestigde dat de track eerst was geplot met



waypoint 61 op het loods station. Mij heeft niemand gemeld dat de track veranderd is geworden en dat deze later 1,5 mijl naar het zuiden verplaatst zou zijn.

Het aan de grond lopen moet volgens de officier van wacht mede veroorzaakt zijn door de wijziging van waypoint 61.

Indien waypoint 61 inderdaad op de loods positie 55 graad 07,50minuut N/009 graad 46:00 minuut E heeft gestaan dan was de route zeer kort aan de oost zijde van de kardinale boei gegaan waar de kaart diepte minimaal 11.7 meter is. (Zie bijlage 8).

Het zou mogelijk kunnen zijn dat de route is aangepast maar het is twijfelachtig of dit deel van de verklaring waar is.

Een "Sea Protest", van D. L., kapitein van het m.s. Ennio Marnix, opgemaakt en ondertekend op 7 september 2011 houdt –zakelijk weergegeven– onder meer het volgende in:

Early morning at 00:10 MEST the watch was hand over. Special standing orders were given by captain to call him 1,5 miles before anchorage position.

00:10 MEST I (Captain) went to my cabin to take some rest.

Around 02:00 MEST I feel the ship started shaking and at the same time I received a call from the bridge. When I came on bridge ship was already grounded. After that send the crew to check all the tanks below the waterline and cargo hold. No water was found.

Op grond van het verweerschrift van betrokkene, het Sea Protest van betrokkene en het onderzoeksrapport van "De Jonge Maritieme" is in deze zaak het volgende aannemelijk geworden, waarbij het Tuchtcollege het onderzoeksrapport van De Jonge slechts heeft gebruikt voor zover hetgeen conclusies van De Jonge met betrekking tot de gronding bevat.

Op 4 september 2011 omstreeks 01:50 uur is het Nederlandse zeeschip "Ennio Marnix" op de Kleine Belt in Denemarken op de ondiepte "Hesteskoen" aan de grond gelopen. Betrokkene was op het moment van de gronding kapitein. Betrokkene had omstreeks 24:00 uur de wacht overgegeven aan de maritiem officier.

Betrokkene had tevoren niet vooruit gekeken naar waypoint 60, waar een koerswijziging diende plaats te vinden, en ook niet vooruit gekeken naar de verdere vaarweg naar waypoint 61 en niet opgemerkt dat deze koers over een ondiepte zou voeren die ongeschikt was voor de diepgang van het schip.



Betrokkene is er kennelijk blindelings van uitgegaan dat de waypoints, koersen en tracks vooraf goed waren ingevoerd, zodat het schip varend op het automatische besturingssysteem (track control) het traject zonder problemen zou kunnen afleggen.

Betrokkene stelt de reisvoorbereiding waaronder de invoering van de nodige gegevens in de ECDIS gecontroleerd te hebben. De controle van de reisvoorbereiding was ook de taak van betrokkene zoals hij ook zelf stelt. Ten onrechte was de routeplanning met gecontroleerde en goedgekeurde waypoints en koersen niet afgedrukt en in papieren vorm op de brug aanwezig. Ook dit hoort bij een goede reisvoorbereiding.

Nu de “Ennio Marnix” als het ware voorgeprogrammeerd naar de gronding is gevaren moet de kapitein een ernstig verwijt gemaakt worden met betrekking tot de controle van deze voorprogrammering en van de verdere reisvoorbereiding.

De raadsman van betrokkene heeft ter zitting de veronderstelling geuit dat onderweg de reisvoorbereiding gewijzigd zou zijn. Gelet op verweerschrift van de kapitein zou dit gebeurd moeten zijn op 4 september 2011 na 00:00 uur.

Het enige aanknopingspunt in het dossier in deze richting zou kunnen zijn de verklaring de maritiem officier dat waypoint 61 verplaatst zou zijn. Volgens haar verklaring zou deze verplaatsing echter voorafgaande aan 4 september 2011 om 00:00 uur hebben plaats gevonden.

Op grond van deze enkele verklaring acht het Tuchtcollege overigens de door haar aangegeven mogelijke verplaatsing niet aannemelijk. Bewijs van deze verplaatsing is in het dossier niet te vinden. De enige registratie in het dossier hieromtrent dateert van na de gronding.

Maar zelfs als deze verplaatsing wel heeft plaats gehad, blijft de reisvoorbereiding zwaar onvoldoende. De route zou dan zeer kort langs een oost kardinale boei westwaarts en dus over het door de boei aangeduide gevaar hebben gelopen.

Voor verdere verplaatsing dan door de maritiem officier aangegeven is geen enkel aanknopingspunt in het dossier te vinden.

Betrokkene geeft toe geen uitkijk gedurende de donkere uren te hebben geplaatst. Het Tuchtcollege acht deze beslissing onjuist, maar tekent wel aan dat het niet plaatsen van een uitkijk niet heeft bijgedragen tot de gronding.



5. De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig tekort is geschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein, met gronding van het schip als gevolg.

Betrokkene heeft niet gehandeld zoals een bekwaam kapitein betaamt, waardoor de veiligheid van de opvarenden, het schip, met haar lading en de omgeving in gevaar is gebracht.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats. Het niet plaatsen van een de uitkijk is in de schorsing verwerkt maar zou op zich zelve niet tot een schorsing hebben geleid.

6. De beslissing

Het Tuchtcollege

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond zoals hiervoor aangegeven onder 4.
- legt betrokkene een schorsing op voor een periode van vier weken.
- bepaalt dat de schorsing ingaat op 3 april 2013.

Aldus gewezen door mr. D. Roemers, voorzitter, P.J. Lensen, lid en Ing H.W.M. Linssen, J.F. Krijt en N.P. Kortenoeven plaatsvervangende leden, in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld, secretaris en uitgesproken ter openbare zitting van 27 maart 2013 .

E.H.G. Kleingeld
secretaris

D. Roemers
voorzitter

Verzonden: 27 maart 2013

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.