



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
2 JULI 2021 (NR. 9 VAN 2021) IN DE ZAAK 2020.V11-LADY HANNEKE**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,
verzoeker,
gemachtigde: ing. K. van der Wall,
senior inspecteur ILT/Scheepvaart,

tegen

V. K.,
betrokkene.

1. Het verloop van de procedure

Op 27 oktober 2020 heeft het Tuchtcollege van de gemachtigde van verzoeker (hierna: de Inspecteur) een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen dat gericht is tegen betrokkene als tweede stuurman van het Nederlandse schip Lady Hanneke. Bij het verzoekschrift zijn 16 bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene bij brief (zowel aangetekend als per gewone post) kennisgegeven van het verzoekschrift (met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met bijlagen) onder vermelding dat betrokkene de mogelijkheid heeft een verweerschrift in te dienen. Van die mogelijkheid heeft betrokkene geen gebruik gemaakt.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 21 mei 2021 om 11.00 uur.



De Inspecteur en betrokkene zijn opgeroepen om dan op de zitting van het Tuchtcollege te verschijnen.

De zitting heeft plaatsgevonden op 21 mei 2021, aanvang 11.00 uur. Voor verzoeker is de Inspecteur verschenen. Betrokkene heeft via een videoverbinding vanuit Kherson deelgenomen aan de zitting. Hij is gehoord met bijstand van een tolk.

2. Het ongeval – korte omschrijving

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

Op 24 juni 2020 is het Nederlandse schip Lady Hanneke in Deense wateren aan de grond gelopen op Boels Plade in de positie 56°37.6N 010°28.3E. De Lady Hanneke voer op dat moment volgens een route die door betrokkene (in diens hoedanigheid van 2^{de} stuurman) in het kader van de reisvoorbereiding zo was gepland. Het schip is na de gronding op eigen kracht weer losgekomen, waarna het is aangehouden door de Danish Maritime Authority. De Deense autoriteiten hebben een melding van de gronding gedaan via SafeSeaNet. De rederij heeft het ongeval op 25 juni 2020 om 09:02 uur aan ILT gemeld.

3. Het bezwaar van de Inspecteur

3.1 Het bezwaar van de Inspecteur tegen betrokkene als 2^{de} stuurman bestaat uit de volgende elementen:

- (I) Betrokkene was verantwoordelijk voor het maken van de reisvoorbereiding. Dat heeft hij onvoldoende nauwkeurig gedaan.
- (II) Betrokkene heeft o.a. voor de *safety contour* niet de juiste waardes ingesteld in de Ecdis.



- (III) Betrokkene heeft de reisvoorbereiding samen met de kapitein onvoldoende nauwkeurig gecontroleerd.

3.2 Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de Inspecteur:

- a. Resolution MSC.232(82) Revised performance standards for Ecdis (11.2, 11.3.4);
- b. IMO resolution A.893(21) Guidelines for voyage planning (2.1, 3.2, 3.4);
- c. STCW Code Part A, Chapter VIII, Section A-VII/2, Part 2: Voyage planning (3).

4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft ter zitting van het Tuchtcollege verklaard dat hij als 2^{de} stuurman de reisvoorbereiding heeft verzorgd voor de op 16 juni 2020 aangevangen reis van de Lady Hanneke van Arkhangelsk (Rusland) naar Randers (Denemarken). Het was niet de eerste keer dat hij dit deed. Ook was hij ermee bekend dat zich voor de kust van Denemarken ondieptes bevinden. Dat het deze keer is misgegaan – doordat de route over de ondiepte van Boels Plade liep – komt zijns inziens doordat hij zaken over het hoofd heeft gezien. Hij doelt dan op gegevens die al ingevoerd waren in de Ecdis. Hij heeft van het voorval geleerd. Onder andere dat hij wat verder moet inzoomen op de digitale kaarten om beter de dieptes te kunnen waarnemen. Naar zijn zeggen heeft hij ook het boek ‘Baltic pilot formule 1’ geraadpleegd en heeft hij gezien dat daarin melding wordt gemaakt van ondieptes voor de haven van Randers. Hij heeft dat vergeleken met wat op de kaarten stond aangegeven. Die kaarten gaven aan dat sprake was van een diepte van 7 meter of dieper, aldus betrokkene.



5. De beoordeling van het verzoek

A. Bij de stukken bevindt zich een door de kapitein getekend *voyage plan* van 15 juni 2020. Daarin is vermeld dat de Lady Hanneke op 16 juni 2020 met een lading *woodpellets* zou vertrekken vanuit Arkhangelsk (Rusland) naar Randers (Denemarken). Bij vertrek vanuit Arkhangelsk was de maximale diepgang van het schip volgens het *voyage plan* 5,90 meter. Aan boord van de Lady Hanneke werd gebruik gemaakt van Ecdis-apparatuur (merk Transas). In de (bij het *voyage plan* gevoegde) *waypoint*-lijst ontbreken gegevens over de diepgang, squat en UKC.

B. Ter zitting van het Tuchtcollege heeft betrokkene bevestigd dat hij – in zijn hoedanigheid van 2^{de} stuurman aan boord van de Lady Hanneke – de reisvoorbereiding heeft verzorgd voor de reis van Arkhangelsk (Rusland) naar Randers (Denemarken). Samen met de kapitein heeft hij de door hem gemaakte reisvoorbereiding voorafgaande aan de reis gecontroleerd. Daarbij is over het hoofd gezien dat de geplande route over de ondiepte van Boels Plade liep. Ook heeft hij gemist dat de Ecdis niet goed was afgesteld. De *shallow contour* stond op 2 meter, terwijl de diepgang bij vertrek (volgens het *voyage plan*) max. 5,9 meter was.

C. Bij de stukken bevindt zich een door de kapitein ondertekend *masters statement*. Daarin staat dat de gronding op 24 juni 2020 plaatsvond op 17:20 UTC/19:20 scheepstijd in de positie Lat.: 56°-37.6N Long.: 010°-28.3E bij een snelheid van 7,1 STW / 7,3 SOG. Het was rustig (zomer)weer. De wind was zuid 2-3.

D. Vlak na de gronding – die plaatsvond op de door de Inspecteur aangeduide locatie op Boels Plade – is een foto gemaakt van het Ecdis-scherm. Op deze, bij de stukken gevoegde foto, staat achter *shallow contour*. 2m. Ook is bijgevoegd een schermafdruck van de Ecdis van het moment van de gronding. Die afdruck laat zien dat de Lady Hanneke met een rechte koers over het ondiepe water van Boels Plade voer, richting Randers. Als waterdiepte is ter plaatse van de gronding genoteerd: 5.0.



E. Overgelegd is ook een Final Attendance Report van een onderwaterinspectie van het schip op 25 juni 2020. Het rapport vermeldt: *'No hull deformations found during underwater examination. The bottom plate to be specially examined and dealt with as necessary at next Drydocking.'*

6. Het oordeel van het Tuchtcollege

6.1 Op grond van (i) de inhoud van de hiervoor genoemde stukken en verklaringen en (ii) wat er verder ter zitting is voorgehouden en besproken is in deze zaak het volgende gebleken.

Op 24 juni 2020 omstreeks 19.20 LT (17:20 UTC) is het Nederlandse vrachtschip ms. Lady Hanneke (Imo nummer 9828352) – op haar reis van Arkhangelsk (Rusland) naar Randers (Denemarken) – voor de Deense kust aan de grond gelopen op de ondiepte van Boels Plade. Bij vertrek vanuit Arkhangelsk was de diepgang van de Lady Hanneke volgens het *voyage plan* (max) 5,9 meter. Het *masters statement* van 24 juni 2020 vermeldt als diepgang: voor 5,25 m. en achter 5,75 m. De waterdiepte ter plaatse van de gronding was 5.0 meter.

Betrokkene was officier aan boord van de Lady Hanneke. In zijn functie van 2^{de} stuurman heeft hij de reisvoorbereiding verzorgd en die samen met de kapitein gecontroleerd. Daarbij is gemist dat de geplande route over de ondiepte van Boels Plade liep. Ook is niet opgemerkt dat de Ecdis verkeerd was ingesteld; de *shallow contour* stond op 2 meter, terwijl de diepgang bij vertrek (volgens het *voyage plan*) max. 5,9 meter was. Of en zo ja op welke wijze de instellingen van de Ecdis aan de nieuwe reis waren aangepast is onduidelijk gebleven. Bij raadpleging van de pilotgids voor het desbetreffende gebied had de ondiepte kunnen worden opgemerkt. En nu stelt betrokkene wel dat hij die gids geraadpleegd, maar onduidelijk is gebleven waarom dan toch deze route is gekozen.



In de Ecdis was de *shallow contour* ingesteld op 2 meter, een diepte waarop de Lady Hanneke niet kon komen. Indien in plaats van die 2 meter bijvoorbeeld 6 meter was ingevoerd (net iets meer dan de diepgang bij vertrek) dan had de Boels Plade een andere kleur gekregen (groen), waardoor in één oogopslag duidelijk was geweest dat het onveilig was om de route over dat gebied te laten lopen.

Ten tijde van de gronding voer de (met *woodpellets* beladen) Lady Hanneke met een snelheid van ca. 7,5 knopen. Na de gronding is het schip op eigen kracht weer losgekomen. Bij een duikinspectie de volgende dag zijn geen gaten of scheuren in de romp waargenomen, alleen wat schade aan de coating.

6.2 Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene in diens hoedanigheid van 2^{de} stuurman van de Lady Hanneke onvoldoende nauwkeurigheid heeft betracht bij het maken van de reisvoorbereiding/het plannen van de route en zo ook bij het, samen met de kapitein, controleren van die reisvoorbereiding/geplande route. Indien hij de gegevens betreffende de diepgang van de Lady Hanneke had afgezet tegen de vaardieptes op de (over Boels Plade) geplande route dan had voor hem duidelijk moeten zijn dat, zonder nadere voorzieningen, een gronding onvermijdelijk was, althans de kans erop erg groot. Zo'n gronding is niet zonder risico's. Ook bij een zandachtige bodem kunnen – door niet in kaart gebrachte harde voorwerpen als stenen, ankers, verloren lading – gaten/scheuren in de scheepsromp ontstaan, met alle gevolgen van dien. Bij de routeplanning dient er daarom alertheid te zijn op het voorkomen van een gronding. Temeer nu bekend was dat zich voor Denemarken ondieptes bevinden was extra aandacht voor de te volgen route en de instellingen van de Ecdis op zijn plaats geweest. Ook indien de geraadpleegde kaarten geen boeien of bakens lieten zien (als waarschuwing voor de ondieptes), was dat geen reden om aan te nemen dat er dus geen ondieptes waren; het ontbreken van die waarschuwingssymbolen doet niet af aan de eigen verantwoordelijkheid van de reisvoorbereider om aan de hand van de bekende dieptegegevens na te gaan of de gevolgde route diep genoeg is voor het schip.



6.3 Betrokkenes nalatigheid op dit punt levert een overtreding op van het voorschrift van artikel 55a van de Wet zeevarenden in verbinding met artikel 4 lid 4 van die wet: het als scheepsofficier handelen of nalaten aan boord in strijd met de zorg die hij als goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer. Voor enkele meer concrete voorschriften die niet (voldoende) in acht zijn genomen wordt verwezen naar de opsomming in punt 3.2.

7. De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheid als scheepsofficier. Dat tekortschieten heeft geleid tot de gronding van de Lady Hanneke. Vanwege de ernst van de nalatigheid is een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats. Een deel van de maatregel zal voorwaardelijk worden opgelegd, een en ander als door de Inspecteur geëist. Bij het bepalen van deze maatregel is er onder meer rekening mee gehouden – ten voordele van betrokkene – dat de gevolgen van de fout beperkt zijn gebleven (tot wat materiele schade aan het schip) en dat betrokkene ervan doordrongen lijkt dat en waarom hij is tekortgeschoten in zijn functie als 2^{de} stuurman en hier ook lering uit heeft getrokken. Het voorwaardelijke deel van de maatregel is mede bedoeld als aansporing om in de toekomst meer alertheid te betrachten. Deze maatregel is dezelfde als die aan de kapitein en de wachtdoende 1^{ste} stuurman wordt opgelegd.

8. Enkele aanbevelingen

De onderhavige gronding geeft het Tuchtcollege aanleiding tot het doen van de volgende aanbevelingen:



1. Er dient een heldere instructie te zijn dat bij elke reis de instellingen van de Ecdis (i) moeten worden afgesteld op de nieuwe/actuele reis en (ii) moeten worden gecontroleerd.
2. Ook verdient aanbeveling om bekendheid te vergroten met het raadplegen van de pilotgidsen die wereldwijd voor vele gebieden zijn uitgegeven en waarin expliciet wordt gewaarschuwd voor gevaren bij het aanlopen van havens.

9. De beslissing

Het Tuchtcollege,

- verklaart het tegen betrokkene aangevoerde bezwaar gegrond;
- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van zes (6) weken;
- bepaalt dat van deze schorsing een gedeelte van twee (2) weken niet ten uitvoer zal worden gelegd, tenzij het Tuchtcollege bij een latere beslissing anders zal bepalen op grond van het feit dat betrokkene zich voor het einde van een proeftijd, die het Tuchtcollege bepaalt op twee jaar, zich weer heeft gedragen in strijd met de zorg die hij als goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer;
- bepaalt dat de proeftijd van de schorsing ingaat na zes weken, gerekend vanaf de dag van verzending van deze uitspraak.



Aldus gewezen door mr. J.M. van der Klooster, voorzitter, H. van der Laan en T.W. Kanders, leden, in aanwezigheid van mr. E.M. Dooting als secretaris en uitgesproken door mr. J.M. van der Klooster ter openbare zitting van 2 juli 2021.

J.M. van der Klooster
voorzitter

E.M. Dooting
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.